

Les Clauses d'irresponsabilité dans les Contrats de Transport

THÈSE
POUR LE DOCTORAT EN DROIT
présentée et soutenue publiquement le 4 Mai 1932

par

Jeanne PUEL

Née à Duperré (Alger) le 29 Avril 1906

MEMBRES DU JURY

MM. CHAUVÉAU	PRÉSIDENT
STEFANI	} SUFFRAGANTS
BERGER-VACHON	

ALGER
IMPRIMERIE MINERVA
5, rue Clauzel
1932

Les Clauses d'irresponsabilité

dans les

Contrats de Transport

Les Clauses d'irresponsabilité dans les Contrats de Transport

THÈSE
POUR LE DOCTORAT EN DROIT
présentée et soutenue publiquement le 4 Mai 1932

par

Jeanne PUEL

Née à Duperré (Alger) le 29 Avril 1906

MEMBRES DU JURY

MM. CHAUVEAU	PRÉSIDENT
STEFANI	} SUFFRAGANTS
BERGER-VACHON	

ALGER
IMPRIMERIE MINERVA
5, rue Clauzel
1932



UNIVERSITÉ D'ALGER

FACULTÉ DE DROIT

MM. THOMAS, * I. ☉ ..	<i>Doyen, Professeur de Droit romain.</i>
PELTIER, *, I. ☉	<i>Professeur d'Histoire générale du Droit français.</i>
MALLARMÉ, I. ☉	<i>Professeur de Droit administratif, en congé.</i>
CHAUVIN	<i>Professeur d'Economie politique, en congé.</i>
MILLIOT, I. ☉	<i>Professeur de Législation algérienne, tunisienne et marocaine.</i>
BIENVENUE, I. ☉	<i>Professeur de Droit public en mission.</i>
CHAUVEAU	<i>Professeur de Droit commercial.</i>
GAFFIOT	<i>Professeur d'Economie politique.</i>
STÉFANI	<i>Professeur de Droit civil.</i>
VIARD	<i>Agrégé.</i>
BRETON	<i>Agrégé.</i>
CHARLIER	<i>Agrégé.</i>
BERGER-VACHON	<i>Agrégé.</i>
FRÉJAVILLE	<i>Professeur de Droit civil.</i>
FAURE DE CÉRIS, I. ☉	<i>Chargé des fonctions d'agrégé.</i>
BOUSQUET	<i>Chargé des fonctions d'agrégé.</i>
DELVOLVÉ	<i>Chargé des fonctions d'agrégé.</i>
GÉRARD, I. ☉	<i>Professeur honoraire.</i>
TESTAUD, I. ☉	<i>Professeur honoraire.</i>

JURY DE LA THESE

MM. CHAUVEAU	<i>Président.</i>
STÉFANI	} <i>Suffragants.</i>
BERGER-VACHON ...	

NOTA. — La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

INTRODUCTION

L'étude que nous vous proposons a pour objet les clauses dont le but est d'annuler ou de limiter la responsabilité naissant à l'occasion du contrat de transport, en la personne du transporteur en présence du non accomplissement des prestations qui lui sont imposées.

Elles apparaissent, si l'on parcourt l'évolution historique et juridique de la responsabilité du transporteur, comme les dernières manifestations d'une liberté conventionnelle, à l'origine absolue, qui disparaît peu à peu pour faire place à la réglementation législative.

Au premier acte du transport, on se trouve en effet, en présence d'un service rendu bénévolement, gracieusement, par un particulier. Le transporteur professionnel ne se révélera qu'avec le développement des relations économiques. Jouissant d'un large monopole de fait, puisqu'il est seul en face d'usagers ayant un extrême besoin de ses services, il peut imposer à ceux-ci les conditions qui lui plaisent, ne consentir à effectuer le transport qu'avec un minimum d'obligations à sa charge. C'est le régime du bon plaisir.

Complètement abandonné au domaine conventionnel, l'opération du transport entraîna nécessai-

rement des litiges et le recours au juge pour les trancher.

Dégageant et consacrant les solutions données par les tribunaux, les Codes civil et de commerce manifestèrent la première intervention du législateur dans un domaine où rapidement elle devait se révéler insuffisante.

Mais, si peu de textes spéciaux aux transports sont édictés, les règles des obligations en général s'appliquant à défaut des dispositions particulières, c'est que la nécessité d'une réglementation plus grande ne se fait pas sentir.

Les transports, à cette époque, se présentent sous une forme embryonnaire : seuls, la navigation à voiles et le roulage sont connus et utilisés. Leur mode de réalisation différent entraîne d'ailleurs une conception dissemblable de la responsabilité qu'ils peuvent faire naître. Dans les transports terrestres, le transporteur accomplit par lui-même tous les actes de sa profession. Il se trouve personnellement et directement engagé pour tout manquement à ses obligations. Toute tentative dans un but de libération lui est interdite.

A l'inverse, on conçoit bien la possibilité d'exonération laissée au transporteur par mer qui se trouve dans la nécessité de confier marchandises et passagers à un capitaine complètement indépendant, « seul maître à bord après Dieu », disposant de pouvoirs absolus et sur lequel il n'a aucun contrôle, aucune possibilité de surveillance. Avec l'apparition des chemins de fer et l'introduction de nombreux préposés dans les transports terrestres,

la rigueur de la conception primitive devait disparaître.

D'autre part, dans le domaine général des obligations, une évolution s'accomplissait. La notion de responsabilité sortait du cadre étroit de la morale qui jusqu'alors lui avait été assigné ; la faute faisait place à l'idée nouvelle de risque comme base de la réparation.

Désormais, le responsable n'est plus celui qui a commis une faute mais celui qui a l'obligation de réparer le dommage causé.

Cet élargissement du fondement de la responsabilité et l'extension corrélatrice de l'obligation de réparation, devait nécessairement se manifester dans le domaine des transports.

Professionnel, le transporteur s'est trouvé responsable parce qu'il avait créé, exploité, une entreprise dans un but intéressé. Tirant profit de l'acte professionnel, exposant les choses qui lui sont remises et les personnes qui se sont confiées à lui, à un risque, il doit supporter les conséquences de la réalisation de ce risque ; ayant causé un dommage par son activité, il doit le réparer, même s'il n'est pas en faute, parce qu'il est dans l'ordre des choses que ce soit lui qui en souffre plutôt qu'un particulier utilisant l'entreprise par hasard, à certaines périodes seulement.

Mais s'il n'est pas possible de s'exonérer d'une faute, rien ne peut empêcher, en principe, l'exonération d'un risque. Les conventions d'irresponsabilité, réaction vigoureuse du débiteur à l'extension de l'obligation de réparation, conséquence du

fondement nouveau de la responsabilité, se multiplèrent, consacrées plus ou moins largement par une jurisprudence qui, d'autre part, augmentait les motifs, les obligations de réparation. Les transports étant liés étroitement à la vie économique, la liberté conventionnelle devait avoir obligatoirement pour bornes le respect de l'ordre économique, des patrimoines. Dans la mesure où les conventions allaient ou paraissaient aller à l'encontre de tels principes, le législateur, qui jusque là s'était abstenu à juste titre, pour ne pas faire œuvre rigide et vite périmée dans une matière aussi vivante et en perpétuel progrès, se devait d'intervenir pour faire cesser les abus et l'incertitude, l'action de la jurisprudence étant devenue insuffisante.

Plus ou moins vite, sous la poussée de très forts mouvements d'opinion, ou spontanément, il répondit à cette attente, prenant des dispositions dans toutes les catégories de transport.

Son œuvre, accomplie au début dans un sens uniquement restrictif de la liberté du transporteur, devait par la suite mieux s'adapter aux réalités, tenir compte de la complexité des facteurs influant sur la responsabilité du transporteur.

Tout en consacrant une responsabilité de principe de plus en plus ferme, il a été amené, car à l'extension indéfinie de celle-ci ne peut correspondre qu'une réparation partielle, à donner une valeur légale à certaines clauses d'irresponsabilité. C'est ainsi que l'on a assisté à leur disparition progressive du domaine conventionnel.

D'un autre côté, grâce à la rapidité des transports, aux relations fréquentes du transporteur avec ses préposés, à une sécurité plus grande, les conditions d'exploitation dans les différents modes de locomotion se sont rapprochés. On tend de plus en plus vers une uniformisation du régime de la responsabilité des transporteurs.

Ceci, se manifeste déjà dans sa nature qui est contractuelle quel que soit le mode de locomotion envisagé : terrestre (1), maritime (2) ou aérien (3), et qu'il s'agisse d'un transport de personnes ou de marchandises, d'un accident, d'une avarie, d'un retard ou de tout autre éventualité.

Cette responsabilité apparaît dès que les obligations assumées par le transporteur ne sont pas exécutées.

(1) Cass. 21 avril 1913 S. 1914-1-5 note Lyon Caen — D. P. 1913-1-249 note Sarrut — Civ. 27 janvier 1913 S. 1913-1-177 note Lyon-Caen — D. P. 1913-1-249 — Requetes 28 juin 1916 — Civ. 6 février 1917 D. P. 1917-1-35 — Cass. 12 avril, 25 juin, 3 août, 2 décembre 1918 D. P. 1919-1-45 — Cass. 1921-28 mars, 20 juin, 31 juillet 1922 ; 28 février 1923 D. P. 1923-1-239. — Civ. 24 janvier, 4 juillet 1922, 22 janvier 1924 S. 1924-1-161 — Civ. 6 juillet 1925 S. 25-1-278 note Mestre — Cass. 1^{er} août 1929 D. P. 1930-1-25 note Josserand — 24 juillet 1930 D. H. 1930, 508 et de nombreux arrêts et jugements.

(2) Civ. 21 novembre 1911 — D. P. 1913-1-249 note Sarrut — S. 1912-1-173 note Lyon Caen.

(3) Tribunal civil de Vienne, 4 décembre 1924 D. H. 1925 p. 71 — Grenoble 25 mars 1925, D. P. 1925-2-137 note Ripert — Cour d'appel de Paris, 28 novembre 1925, Gaz. Palais 1926-1-124 — 10 juin 1926, Gaz. Palais 1926-2-228 — 7 février 1927 Gaz. Palais 1927-1-603.

Voir cependant Cassation 12 mai 1930, Gaz. Palais 1930-2-118 — 21 juillet 1930, Gaz. Palais 1930-2-373.

Or, elles sont fort nombreuses, si étendues qu'on a pu dire qu'elles constituaient, dans le domaine des rapports juridiques, un des plus lourds fardeaux susceptibles de peser sur les épaules d'un débiteur.

Tenu de présenter à l'arrivée les marchandises confiées au départ, il est responsable des manquants, pertes totales, partielles, déchets de route (1).

Tenu de restituer les marchandises dans l'état où il les a reçues, il est responsable des avaries (2).

Tenu de remettre les marchandises ou de conduire les voyageurs au port ou à la gare destinataire, dans les délais convenus, il est responsable des retards (3).

Tenu de conduire les voyageurs sains et saufs à destination, il est responsable des accidents survenus en cours de route : blessures ou mort (4).

(1) Art. 1784 du Code civil — 98, 103 al. 1 du Code de Commerce — 41 de la loi du 31 mai 1924 sur la navigation aérienne — 27 al. 1 et 34 des conventions de Berne.

(2) *idem* et décret du 26 mars 1928 sur les colis postaux.

(3) Art. 97 et 103 du Code de Commerce — 41 et 45 de la loi du 31 mai 1924 — 27 et 30 al. 1 de la Convention de Berne.

(4) On se trouve là en présence d'une véritable obligation jurisprudentielle prétorienne et non d'une obligation conventionnelle de sécurité qu'il n'est pas au pouvoir du transporteur d'exécuter. Il entend bien surveiller, donner ses soins à une marchandise, corps inerte et sans volonté qu'il peut manipuler à son aise, mais non à un voyageur dont il n'a pas vérifié l'état de santé, qu'il ne peut arrimer, qui est doué d'une volonté propre et peut créer, par sa fantaisie, le dommage dont il sera la victime. Abstraction

Tenu (transporteur maritime ou aérien) de fournir un navire ou un aéronef en état de navigabilité, il est responsable du vice propre de celui-ci.

En outre, les faits générateurs de responsabilité ne sont pas seulement représentés par les conséquences de son activité personnelle, il est encore tenu à l'égard de la victime de réparer le préjudice causé par le fait de ses préposés (1).

Il en est tenu comme de son propre fait.

faite de toute tentative du voyageur, il n'entend pas non plus garantir celui-ci contre les risques d'un accident qu'il n'aura pu éviter, empêcher. Dans certaines catégories de transports, aériens en particulier, le voyageur contracte en connaissance de cause, il sait qu'un accident peut survenir malgré les précautions prises, il endosse les risques du mode de locomotion choisi par lui. Aussi, ne peut-on justifier l'obligation de sécurité mise à la charge du transporteur que par une idée de protection accordée à la victime qui aurait à faire une preuve difficile si l'éventualité de l'accident était restée en dehors des conventions des parties.

La dernière jurisprudence cependant marque un revirement très net dans les transports ferroviaires, elle impose au voyageur l'obligation de veiller lui-même sur sa propre sécurité, de prendre pour cela les précautions indispensables, d'observer une certaine prudence. Elle admet d'autre part qu'en prenant son billet, le voyageur accepte tacitement les risques normaux inhérents au mode de locomotion choisi par lui :

Lyon, 5 décembre 1929 D. P. 1930 2-23.

Cass. Requêtes 1^{er} août 1929 D. P. 1930-1-25 note Josserand.

Tribunal civil de la Seine, 2 décembre 1925 Gaz. Palais 1926-1-28.

(1) Art. 216. du Code de Commerce — 42 et 43 a contrario de la loi du 31 mai 1924 sur la Navigation aérienne, et décisions jurisprudentielles.

L'assimilation de la responsabilité personnelle du débiteur et de celle de ses préposés est en effet une solution qui n'est pas discutable en matière contractuelle (1) et qu'il ne faut pas obscurcir par des considérations de mauvais choix, de faute dans la surveillance, ne s'appliquant qu'en matière délictuelle auquel cas le fait est reproché au préposé, le commettant n'étant atteint qu'indirectement.

En matière contractuelle, l'action est dirigée contre le débiteur, contre l'entreprise avec lesquels la convention a été passée ; le préposé fait partie intégrante de cette entreprise (2). Les contractants lui ont, d'un commun accord, retiré la qualité de

(1) Voir sur la responsabilité contractuelle du fait d'autrui : Aubry et Rau § 308 note 33 et § 413 note 14 — E. BECQUÉ : « Responsabilité du fait d'autrui en matière contractuelle », *Revue trimestrielle*, 1912, p. 251 et suivantes. PLANIOL : « Responsabilité du fait d'autrui », *Revue Critique*, 1909, p. 299 — H. LALOU : *Responsabilité Civile*, n^{os} 523 et 524.

(2) PLANIOL, RIPERT, ESMEIN : *Traité Pratique de Droit Civil*, tome VI, n^{os} 381, p. 528 — VIVANTE : *Droit Commercial*, tome III n^{os} 2.172 (Traduction J. ESCARRA).

« L'entreprise de Chemins de fer se trouve, dans son exploitation industrielle, en face du sinistré comme un organisme indivisible depuis son Directeur jusqu'au dernier des facteurs participant au transport ; de sorte que la faute de chacun de ceux-ci, c'est la faute du chemin de fer. Ceux-ci ne peuvent se défendre en prouvant la diligence apportée dans le choix des employés, l'implacable surveillance exercée sur ceux-ci parce qu'il n'y a pas force majeure quand il y a faute et que la faute de l'employé c'est la faute des chemins de fer. Ils n'en répondent pas comme garants, mais à titre principal comme de leur fait propre. »

tiers pour le faire participer à l'exécution du contrat. Si le préposé exécute mal, l'entreprise et le débiteur sont responsables de l'inexécution.

La responsabilité peut encore naître du fait de personnes étrangères à l'opération, à condition que l'acte dommageable ait été commis à l'intérieur de l'exploitation.

Peu importe, d'une façon plus générale, le moment où le fait générateur de la responsabilité a eu lieu, pourvu qu'il se place dans le cadre du contrat, à l'une des phases de son exécution ; peu importe également que le transporteur soit une compagnie, une administration ou un petit entrepreneur, qu'il soit concessionnaire ou pas. En un mot, cette responsabilité englobe tous les dommages qui ont pu être causés soit aux personnes, soit aux choses transportées, toutes les éventualités consécutives à l'inexécution totale ou partielle des obligations qu'il a conventionnellement assumées.

Le débiteur transporteur a lutté pour échapper à cette lourde charge, insérant dans les lettres de voiture, récépissés, connaissements, billets, des clauses pour s'affranchir, en tout ou partie, des conséquences dommageables de ses actes et de ceux de ses préposés.

Son action a été aidée ou entravée par la jurisprudence.

Quant au législateur, il a écarté ou amoindri la réparation dans certains cas, dans des hypothèses déterminées il a institué une irresponsabilité légale.

Poursuivant en ce sens son intervention, il a, en se substituant aux particuliers, rendu explicitement ou tacitement inutiles leurs conventions.

Nous sommes précisément à la veille de cette évolution dans une des catégories les plus importantes d'entre elles.

Un projet voté, par la Chambre des Députés, prohibant l'insertion dans les connaissements des clauses exonérant l'armateur de toute responsabilité quant aux dommages pouvant survenir aux marchandises pendant le transport par mer, est actuellement devant le Sénat.

L'œuvre du législateur est loin d'être achevée ; à l'heure actuelle de nombreuses clauses d'irresponsabilité subsistent encore. En faire l'étude est le but que nous nous sommes assigné.

Délimiter l'objet précis de notre examen, rechercher, dans les diverses catégories de transport, les clauses telles qu'elles se manifestent dans le domaine conventionnel, jurisprudentiel et légal, dégager de cet inventaire, certaines propositions communes à toutes les espèces de transports et en donner une justification, en déduire enfin la place et l'importance des clauses dans l'évolution du droit des transports, telle est la tâche qu'il nous appartient désormais d'accomplir.

PREMIERE PARTIE

**INVENTAIRE DES CLAUSES
D'IRRESPONSABILITÉ**

CHAPITRE I

Que faut-il entendre par clauses d'irresponsabilité ?

Les clauses qui font l'objet de notre étude ont été insérées par le transporteur, dans ses contrats de transport, pour repousser ou amoindrir les conséquences pécuniaires d'une responsabilité née de l'inexécution des obligations mises à sa charge.

Elles se présentent donc sous deux aspects : clauses exonératoires et clauses limitatives.

Les premières, tout en reconnaissant l'existence de la responsabilité, celle-ci une fois réalisée, déclarent que le débiteur n'entend pas en assumer les conséquences, les deuxièmes ne nient la responsabilité ni dans son principe, ni dans ses conséquences, mais tendent à amoindrir la réparation de caractère pécuniaire par laquelle elle se traduit.

Les clauses d'exonération sont très voisines d'une autre catégorie de conventions avec lesquelles elles ont été très souvent confondues et dont

il convient de les distinguer soigneusement (1). Leur but est semblable : annuler la responsabilité, mais, si on les décompose en leurs éléments constitutifs, on voit, avec évidence, apparaître leur différence de nature.

Les autres conventions, en effet, au lieu de décliner la responsabilité née conformément aux règles légales, l'empêchent d'apparaître, en détruisant les éléments qui y auraient donné naissance, en fixant limitativement ses conditions d'existence. Ce sont des clauses de détermination du contenu des obligations.

D'accord avec son créancier, le débiteur peut, en effet, déterminer dans quelles conditions naîtra sa responsabilité, modeler l'étendue de ses obligations, leur nombre, ou étendre hors du cadre légal les causes d'exonération prévues par le législateur,

En précisant qu'il ne sera pas tenu au delà de tel soin, telle diligence, que tel acte ne sera pas compris dans les obligations contractuelles, le dé-

(1) *Sur la distinction* : DEMOGUE : *Traité des Obligations*, tome V, n° 1187 et suivants — H. MAZEAUD : « Responsabilité contractuelle et délictuelle », *Revue trimestrielle*, 1929, n°s 82 et 92, note IV — GRANDMOULIN : *De l'Unité de la Responsabilité*, p. 49 et suivantes — MEIGNIÉ : *Responsabilité et Contrat*, Thèse Lille, 1924, p. 24, 25 et suivantes — BOUTAUD : *Des clauses de non responsabilité et de l'assurance des fautes* n° 120 p. 208 — CASSVAN : *Des clauses de non responsabilité*, Thèse Paris 1929 p. 15 et 16, 171 et 172 — G. RIPERT : *Droit Maritime*, tome II, p. 641 et suivantes — F. SAUVAGE : *Les Clauses « poids inconnu » « que dit être » et autres similaires*, AUTRAN, tome 33, 34 p. 437 et suivantes.

biteur s'affranchit dans cette mesure de la responsabilité car celle-ci dépend du contenu de l'obligation : engagée pour toute inexécution du devoir qui lui est imposé, déchargée pour tout acte qui n'est pas compris dans les prestations mises à sa charge.

Nous allons, par quelques exemples, montrer comment le débiteur transporteur modèle l'étendue de ses obligations, afin de rendre bien évident les cas où il n'y a pas véritablement clauses exonératoires, celles-ci seulement devant retenir notre attention.

Il est très fréquent qu'un tarif spécial prévoit que les opérations de chargement et de déchargement, qui normalement incomberaient au transporteur ferroviaire, seront à la charge des expéditeurs et destinataires. Tout accident survenu au cours de leur accomplissement, tout préjudice dont on peut y rattacher l'origine, ne pourront lui être imputé (1).

Il en est de même pour la prise en charge; le transporteur peut décider qu'elle ne portera que sur le poids, non sur le nombre des objets transportés. Il est libéré s'il restitue le poids qu'il a accepté (2).

(1) Cass. 8 mars 1911, 4 arrêts B. A. 1911-2-43 — 23 avril 1913, 3 arrêts D. P. 1913-1-228 — Tribunal de Paix de St-Vivien, 5 mai 1907 S. 1908-2-145 note Bourcart — Tribunal de Commerce de la Seine, 23 mars 1927 D. P. 1928-2-70 et la note.

(2) Clause « Sans comptage » Paris 23 avril 1910 D. P. 1913-2-39 — Douai, 30 novembre 1911 D. P. 1913-2-39. Besançon, 27 janvier 1911 S. 1911-2-276 — Cass. Civ. 27 mars 1913 D. P. 1914-1-60.

Se rattachent encore à l'idée de délimitation, les stipulations qui prévoient l'allongement des délais normalement impartis pour l'exécution du transport. La responsabilité pour retard ne naîtra pas tant que le délai supplémentaire ne sera pas écoulé.

A l'inverse, la livraison peut avoir lieu plus tôt, faisant disparaître ainsi la qualité de transporteur à laquelle est attachée l'obligation de réparation : Clause de dépôt en douane par laquelle la livraison est effectuée dès la prise en charge de l'objet transporté, constatée par un récépissé de la douane, clause de cessation de responsabilité au cas de remise au transporteur suivant, clause sous palan, obligeant le réceptionnaire à prendre livraison de la marchandise dès que la palanquée est présentée le long du navire.

C'est dans le même esprit que sont insérées en droit maritime les clauses relatives au poids, à la quantité prises en charge. Le capitaine ne peut contrôler, à l'embarquement, les déclarations des chargeurs, il accepte leurs indications, mais ajoute les clauses « que dit être », « sans approuver », « poids, quantité, mesure inconnus ».

S'il se produit un manquant, une perte totale, le chargeur doit établir la réalité de ses déclarations.

La jurisprudence dénature ces conventions, leur donne à tort le caractère de clauses d'irresponsabilité en exigeant, outre la preuve de la réalité des affirmations du connaissance, suffisamment pertinente en l'espèce, la preuve de la faute du trans-

porteur, effet que produit la clause d'irresponsabilité, mais qui est en contradiction avec la nature de la convention en cause (1).

Il faut ajouter les conventions qui ont pour but d'inclure la responsabilité dans les limites de l'opération de transport, de ne pas rendre le voiturier responsable de faits qui sont antérieurs à celle-ci ou dont l'origine lui est préexistante.

Elles facilitent la démonstration par le débiteur de son irresponsabilité.

Elles se présentent par exemple sous la forme d'une déclaration qui constate le mauvais état de la chose remise au transport. Une avarie survient-elle, dans la mesure où elle s'y rattache, l'irresponsabilité du transporteur est réalisée (2). De la déclaration se dégage la présomption que l'inexécution est due au fait qu'elle visait ; le créancier se voit obligé de prouver que l'inexécution est due à une autre cause, étrangère aux défauts constatés au départ.

C'est le système des « bulletins de garantie » qui contenaient, en matière ferroviaire, une déclara-

(1) Douai, 28 juin 1881. S. 1884-2-62 — Cass. Requêtes, 23 juillet 1903 S. 1904-1-135 — 21 février 1906 S. 1906-1-212 — Tribunal du Havre, 11 avril 1923 Dor. s. 1-211 — 17 mars 1924 Dor. s. 2-362 — Rouen, 16 mai 1924 Dor. s. 2-606.

En sens contraire cependant, n'exigeant que la preuve du chargement : Bordeaux, 18 avril 1906 Autran, tome 26, p. 32 — Tribunal de la Seine, 23 novembre 1910 Autran, tome 26 p. 800 — Tribunal du Havre, 21 août 1912, Autran, tome 28, p. 364.

(2) Cass. 25 janvier 1898 : S. 1898-1-361 et la note — 16 mars 1921 B. A. 1921-239 (motifs).

tion de l'expéditeur reconnaissant le conditionnement insuffisant de sa marchandise ou sa détérioration.

Il convient de remarquer, que depuis la loi de 1905 interdisant dans le contrat de transport terrestre l'insertion de clauses d'irresponsabilité, les compagnies se contentent de faire inscrire, sur la déclaration d'expédition des marchandises, un état descriptif de celles-ci et qu'elles ont abandonné la pratique du bulletin de garantie qui, cependant, n'était nullement interdite ni visée par cette loi (1).

Pour empêcher la responsabilité de naître le débiteur peut, d'autre part, étendre hors du cadre légal, les causes d'exonération prévues par le législateur, tout en laissant intact le contrat et son contenu. Le caractère de force majeure est attribué par la convention à une série de faits qui, en son absence et à s'en tenir à l'interprétation restrictive du droit commun, n'auraient pas cette vertu exonératoire. Ce sont les faits de grève, guerre, etc.

Toutes les conventions examinées jusqu'ici sont entièrement valables. Par application du principe de l'autonomie de la volonté, le débiteur a en effet le droit de modeler l'étendue de ses obligations. Ce droit comporte toutefois une limite : le lien obligatoire ne doit pas être détruit au point de ruiner l'édifice contractuel.

Une atteinte grave ne peut être portée à l'un des éléments de l'obligation. Si une clause peut avancer dans le temps, la délivrance, obligation essen-

(1) Cass. 17 novembre 1913 D. P. 1914-1-60.

tielle du contrat de transport, elle ne peut la faire disparaître. Le débiteur doit se ménager la preuve de son accomplissement.

La clause sous palan, la remise en douane, sont à ce sujet considérées par la jurisprudence avec une grande rigueur. Dans un arrêt récent, la Cour de Cassation a manifesté la sévérité avec laquelle elle traite ce genre de conventions (1). Elle déclare qu'elles ne dispensent pas le transporteur de l'obligation de délivrance, acte final et essentiel du contrat de transport. Faute d'avoir surveillé lui-même la régularité de la délivrance, il commet une faute lourde qui le rend non recevable à opposer la clause.

De même, la compagnie de transport ne peut se dégager, en droit terrestre, de l'obligation accessoire de sécurité; la volonté jurisprudentielle lui a donné le caractère d'ordre public (2).

D'autre part, dans les limites mêmes où la jurisprudence admet la licéité des conventions, elle a tendance à en restreindre les effets. C'est ainsi

(1) Cass. Requêtes, 19 juin 1929 S. 1930-1-11 Cie Gle Transatlantique c/ Sté des Usines Renault.

(2) Dans les autres contrats de transport, cette obligation ne paraît pas présenter ce caractère impératif. Ici, la solution est donnée sous l'influence d'une disposition législative prohibitive (Loi de 1905) qui d'ailleurs ne s'applique qu'aux marchandises. Dans le contrat de transport aérien par exemple, l'obligation pourrait être supprimée. Une telle stipulation ne se rencontre pas ; les parties ont recours, pour réaliser l'irresponsabilité, à une clause d'exonération.

que certains tribunaux interprètent la formule des tarifs spéciaux, mettant le chargement aux soins de l'expéditeur, de telle façon qu'elle imposerait à la compagnie de transport la vérification de cette opération (1).

Cette interprétation a été condamnée par la Cour de Cassation qui constate que la compagnie n'est tenue ni de vérifier, ni de modifier le chargement (2).

L'examen très rapide, auquel nous venons de procéder, nous a permis de rendre tangible la différence séparant ce genre de conventions des véritables clauses d'irresponsabilité.

Nous le répétons : il n'existe rien de comparable entre elles si ce n'est leur but : faire disparaître la responsabilité. Mais alors que dans les unes toutes les obligations, dans leur durée, leur intensité, sont maintenues, le débiteur déclarant seulement s'exonérer des conséquences de l'inexécution, dans les autres, le type courant du contrat est altéré pour y substituer une forme plus avantageuse pour le débiteur.

Ces conventions sont en ce sens plus anormales que les clauses de non responsabilité. C'est ce caractère qui leur vaut d'être vues avec plus de faveur.

(1) Tribunal de Commerce de la Seine 23 mars 1927 D. P. 1928-2-70 — 29 août 1928 B. des transports 1929-46 — 26 juin 1929 B. T. 1929-141 — Cour de Paris, 18 novembre 1929 B. T. 1930-34.

(2) Cass. Civ. 17 juillet 1930. Gaz. Palais 1930-2-456 et de nombreux arrêts antérieurs.

Elles ne risquent pas d'être généralisées; or c'est dans la généralisation possible des clauses d'exonération que se trouve le véritable danger.

Ces dernières soulèvent de graves conflits quant à leur validité; les autres sont toujours validées dans les limites que nous avons indiquées parce qu'elles ne troublent pas l'ordre public, ne menacent pas les patrimoines, ne conduisent pas à la négligence, sont toujours acceptées par le créancier, caractères que les clauses d'irresponsabilité sont supposées ne pas présenter ainsi que nous le verrons.

Toute prohibition législative ou jurisprudentielle visant la clause de non responsabilité ne doit pas les atteindre. C'est ainsi que la loi de 1905, modifiant l'article 103 du Code de commerce et interdisant l'insertion des clauses ayant pour but d'exonérer le transporteur terrestre de sa responsabilité pour pertes et avaries, a laissé intacte la validité du bulletin de garantie, la clause de chargement par l'expéditeur, la clause sans comptage qui sont des conventions ayant pour but de limiter les conditions d'existence de la responsabilité (1).

Il n'y a donc, entre les deux institutions, aucune confusion à établir.

Par ailleurs, la clause d'irresponsabilité, insérée dans le contrat de transport, protège l'activité éco-

(1) Douai, 30 novembre 1911 D. P. 1913-2-39 — Besançon, 27 janvier 1911 S 1911-2-276 — Civ. 23 avril 1913. S. 1915-1-127 — Tribunal de Paix de St Vivien note Bourcart rapportée au Sirey, 1908-2-149, qui fait la distinction entre les deux genres de conventions à propos des opérations de chargement.

nomique du débiteur transporteur comme celle de ses préposés (1).

Il arrive cependant que la clause exonère le débiteur, parce que le fait est imputable à son préposé, sans exonérer ce dernier. Il y a là une exception qui se justifie par des considérations spéciales à la situation des dits préposés agissant par eux-mêmes sans ordre, ni contrôle.

L'objet précis de notre matière étant ainsi déterminé, il convient désormais de rechercher quelles sont, en l'état actuel des choses, les clauses, soit d'exonération, soit de limitation de la responsabilité, que l'on trouve dans les différentes espèces de transport et les domaines conventionnel, jurisprudentiel et légal.

(1) Voir introduction page 14.

Cass. civ. 31 décembre 1900, S. 1901-1-401, note E. H. Perreau.

Cass. civ. 27 novembre 1911, S. 1913-1-113 note Hugueney.

CHAPITRE II

De la recherche dans le domaine conventionnel jurisprudentiel, légal, des clauses d'irresponsabilité utilisées par les différentes catégories de transporteurs.

Si l'on cherche à faire le tour du droit des transports on constate qu'il ne constitue pas une matière homogène et, qu'abstraction faite de principes généraux qui sont communs à tous les transports, le milieu, les procédés de réalisation diffèrent assez profondément pour que l'on puisse envisager séparément les transports terrestres, maritimes et aériens.

Chaque mode obéit à des statuts qui lui sont particuliers. Plus spécialement, la responsabilité prend une physionomie propre en présence du milieu physique dans lequel le transport se réalise, d'institutions ayant leur particularité, de la ténuité ou de l'intensité du lien de dépendance existant entre le transporteur et ses préposés. Il en est ainsi par exemple pour les transports par mer : les risques exceptionnels inhérents à la navigation maritime courus par le navire autant que par la car-

gaison, la longue durée des trajets, la complète indépendance du capitaine « Maître à son bord après Dieu » et disposant de pouvoirs absolus, la rupture de fait du lien de préposition entre l'armateur, commettant resté à terre, et ses préposés embarqués, ont justifié des règles singulières sur la possibilité de diminuer ou de supprimer par des clauses appropriées, la responsabilité normale de l'armateur.

Le transport, qu'il s'effectue par terre, mer ou air, peut avoir pour objet un voyageur ou une marchandise. La nature très différente de cet objet étant susceptible d'entraîner la naissance de la responsabilité dans des conditions dissemblables, les clauses ayant pour but d'écarter ou d'amoindrir cette responsabilité seront examinées séparément dans l'un et l'autre cas.

Si les transports de marchandises occupent en premier lieu notre attention, c'est parce que, en cette matière surtout, une véritable floraison de clauses d'irresponsabilité s'offriront à nous. Beaucoup plus rares dans les transports de personnes, elles ont peu retenu dans ce dernier domaine l'attention du législateur et du juge.

L'importance, la fréquence des premières les imposent donc à notre examen.

SECTION I

Les transports terrestres

Par transports terrestres, il faut entendre, outre la traction par chemins de fer, les transports effec-

tués sur route au moyen de voitures à chevaux, d'automobiles, et le transport par voie fluviale (1).

Tous ces modes de locomotion ont été soumis jusqu'à présent aux mêmes règles générales (2).

Le Code civil dans les articles 1782 et suivants vise le voiturier par terre et par eau, le Code de commerce envisage dans le titre VI, livre I, section III, les commissionnaires de transport par terre et par eau; section IV, il précise dans l'article 107 que « les dispositions contenues dans le présent titre sont communes aux maîtres de bateaux, entrepreneurs de diligences et voitures publiques ».

En droit positif, les transports par terre et par eau voient donc leur responsabilité engagée et dégagee pour les mêmes causes par les mêmes conventions.

(1) La plupart des législations étrangères se séparent sur ce point de notre conception nationale. Elles tendent au rapprochement et même à l'assimilation du droit fluvial et du droit maritime. Il en est particulièrement ainsi dans les pays où la navigation fluviale est importante, l'Allemagne par exemple. Dans cet Etat, les grands fleuves, il est vrai, sont actuellement et depuis les derniers traités des fleuves d'intérêt international dont l'utilisation peut être comparée à celle de la mer (Rapport de M. NIBOYET, dans le *Bulletin de la Société d'Etudes Législatives*, p. 57 et suivantes). Un projet de Code fluvial élaboré par la Société d'Etudes Législatives et déposé le 23 août 1925 sur le Bureau de la Chambre se rattache à cette tendance de rapprochement du droit maritime et fluvial. Voir ci-après les traits essentiels de ce projet page 65.

(2) Le projet de Code fluvial mettra hors de ce domaine les transports par fleuve qui jouiront désormais d'un statut particulier.

Il n'y a pas de distinction à faire au point de vue mode de transport, élément dans le domaine duquel il se réalise, ni au point de vue de la personnalité du transporteur. Les règles qui s'appliquent au voiturier libre et au voiturier privilégié sont les mêmes. Cependant le voiturier libre a discuté avec son client les conditions du transport, ils ont prévu d'un commun accord les circonstances qui le dégageraient de l'exécution de ses obligations; il n'en est plus de même pour le voiturier privilégié; le contrat passé entre lui et son cocontractant se trouve coulé dans un moule préexistant, le tarif, dont les stipulations relatives à tout ce qui a trait à l'opération envisagée s'imposent aussi bien à l'une qu'à l'autre des parties.

Une semblable considération a cependant une influence sur les clauses de non responsabilité. Les pouvoirs publics, qui exercent un contrôle incessant et minutieux sur les conditions offertes par le transporteur à ses clients en homologuant les tarifs qui les contiennent, interdisent l'insertion des clauses prohibées par le législateur. Si bien, qu'à priori, on peut affirmer la validité de ces stipulations.

Les transports par voie ferrée étant les plus utilisés, les plus connus, les seuls qui aient jusqu'alors suscité des dispositions législatives et jurisprudentielles, notre examen pratique ne portera que sur eux.

I

Transports de marchandises

A) CLAUSES EXONÉRATOIRES.

L'examen des tarifs des Compagnies et Administrations de Chemins de fer révèle l'existence de clauses exonérant le transporteur de sa responsabilité, au cas de retard seulement.

Elles se présentent sous la forme suivante :

« Les chemins de fer ne répondent pas des retards éprouvés par les animaux, instruments, objets et produits, au cours du transport, soit à l'aller, soit au retour. A cet effet les expéditeurs doivent porter sur la déclaration d'expédition la mention : « Je décharge le chemin de fer de toute responsabilité pour retard ». (Tarif spécial GV intérieur 29 et commun 129, sur le transport des animaux, instruments, objets et produits).

ou encore :

« Le retard ne dépassant pas 3 heures pour les quotidiens et le quart de la périodicité pour les périodiques, et affectant également toutes les expéditions remises à un même train et à destination d'une même gare, ne donnent lieu à aucune indemnité. » (Tarif spécial GV intérieur 18 et commun 118 sur le transport des journaux.)

Cette restriction des clauses au seul cas du retard s'explique par l'existence d'un texte figurant au Code de Commerce, au troisième alinéa de l'article 103, interdisant toute convention ayant pour résultat d'écarter la responsabilité du transporteur pour le cas de pertes ou d'avaries.

Antérieurement à ce texte, des clauses, visant les éventualités relatives à l'inexécution du contrat de transport, étaient incorporées aux tarifs spéciaux de petite vitesse des Compagnies et Administrations de Chemins de fer.

La Jurisprudence d'alors les interprétait comme opérant un renversement de la preuve au profit du voiturier (1). En d'autres termes, la clause conservait toute sa valeur si le cocontractant du transporteur ne prouvait pas que l'inexécution était due à une faute de ce dernier.

Or, en droit international, la Convention de Berne du 14 octobre 1890 ayant institué, pour remplacer les clauses d'irresponsabilité, un système de présomption de libération en faveur du voiturier, dans des cas déterminés, (art. 31 et 32), un arrêté Ministériel du 27 octobre 1900, (art. 1 et 2), introduisit en France ce système, portant une première atteinte à la liberté des conventions.

Désormais, dans un certain nombre d'éventualités (le transport par wagons découverts, l'absence ou la défectuosité de l'emballage, la nature dan-

(1) Cass. Civ. 14 juillet 1874 S. 1875-1-32 — 4 février 1874, S. 1874-1-273.

gereuse de la marchandise, etc...) (1), le fardeau de la preuve se trouvait déplacé; il incombait au demandeur en indemnité de faire tomber la présomption d'irresponsabilité dont bénéficiait le transporteur.

La Jurisprudence se divisa sur l'interprétation de ces dispositions. Les tribunaux déclaraient que la preuve, par la compagnie, d'une des circonstances visées par l'article 2 de l'arrêté, libérait le débiteur et mettait l'adversaire dans l'obligation d'établir une faute précise ou l'impossibilité de la cause invoquée (2).

La Cour de Cassation, plus stricte, exigeait l'établissement, par le voiturier, de la preuve que l'avarie, la perte, eu égard aux circonstances de fait, avait bien résulté de l'une des causes précitées (3).

Cette réforme n'était que partielle, elle atteignait seulement les grands réseaux et les expéditions faites en petite vitesse. Tous les voituriers libres, bateliers, routiers, tous les réseaux secondaires, restaient en dehors de la présomption.

Pour beaucoup, d'ailleurs, elle passa inaperçue, le document législatif dans lequel elle était contenue ne la mettant pas en valeur; pour d'autres, elle fut considérée comme une tentative des Compa-

(1) Art. 31 de la Convention de Berne de 1890 — Arrêté Ministériel du 27 octobre 1900 B. A. 1900-1-145.

(2) Cour de Douai, 9 mars 1899. B. des Transports int. 1899 p. 402 — Tribunal de Commerce de Tours, 2 avril 1903, Le droit du 3 mai 1903.

(3) Cass. 1^{er} décembre 1902 S. 1903-1-147 — 15 janvier 1906. Pand. Fr. 1906-1-252.

gnies pour sauvegarder *in extremis* leurs intérêts.

Elle n'était qu'une étape vers une solution plus radicale. Depuis longtemps l'hostilité du public à l'encontre des transporteurs protégés s'était manifestée avec évidence. Chacun se plaignait à l'envie de leur redoutable tyrannie.

Le mouvement qui s'était formé dans la presse, dans certaines Chambres de Commerce et au Parlement, ralliait un trop grand nombre de suffrages pour que l'évolution ne s'accomplît pas. Le 12 mars 1905 le Parlement (1) procéda au vote d'une loi, dite loi Rabier, qui ajoutait à l'article 103 du Code de Commerce, proclamant le voiturier garant de la perte et des avaries des objets pris en charge, un troisième alinéa ainsi conçu :

« Toute clause contraire insérée dans toute lettre de voiture, tarif, ou autre pièce quelconque, est nulle. »

La responsabilité du transporteur terrestre de marchandises se trouvait ainsi rejetée hors du domaine des conventions privées, elle était consacrée d'ordre public.

Cette loi, faite pour lutter contre les voituriers jouissant d'un monopole, édictant une règle générale s'appliquant à tous les transporteurs terres-

(1) Il y procéda malgré les protestations des compagnies, l'avis défavorable des Chambres de commerce françaises : Paris, Lyon, Le Havre, Saint-Etienne, Bordeaux etc..., les observations du Comité Consultatif des Chemins de fer (Voir à ce sujet la thèse de M. BERTIN « *La Responsabilité du transporteur de marchandises par chemin de fer* » Thèse, Paris 1905).

tres, aboutissait à consacrer l'inégalité économique et même à l'exagérer entre eux. Une responsabilité très lourde se trouvait désormais imposée aussi bien au voiturier privilégié, dont les ressources étaient suffisantes pour la supporter, qu'au petit transporteur voué ainsi à la ruine et à la disparition (1).

Déroatoire au droit commun, cette disposition doit être interprétée restrictivement et resserrée strictement dans les limites étroites au delà desquelles le droit commun reprend son empire.

Elle s'applique uniquement aux transports terrestres, internes de marchandises (2), qui s'effectuent par voie ferrée, route ou fleuve (3). Elle ne vise

(1) Voir la critique de cette loi par JOSSERAND « *Les Transports* », p. 619 et suivantes ; RIPERT : « *La règle morale dans les obligations civiles* », p. 108.

(2) Consulter les Travaux préparatoires de la loi de 1905 — THALLER n° 1.203 p. 602, note 2. — JOSSERAND op. précité, p. 626 — Contra : Lyon Caen et Renault pour le transport des voyageurs au cas d'accidents.

La loi ne s'applique pas aux colis postaux soumis à des prescriptions spéciales (actuellement le décret du 6 mars 1928). Les parties auraient la possibilité d'écarter leur responsabilité par une clause. Cette faculté a un caractère théorique. La nécessité de se conformer aux prescriptions contenues dans les Conventions, lois et règlements, la rendent pratiquement irréalisable.

(3) BONNECASE : « La loi Rabier dans la navigation intérieure », *La Navigation du Rhin*, numéro du 10 octobre 1924 p. 444.

Cass. Requêtes, 10 décembre 1907. D. P. 1913-1-45 — Cass. 6 novembre 1922 S. 1923-1-303 — Bordeaux, 18 février 1925, *Revue des Ventes et Transports*, 1925, p. 287 — Douai, 14 février 1907, S. 1908-2-156 et la note — Tribunal Civ. de la Seine, 11 août 1920, Recueil du Havre 1923-1-134.

ni les transports maritimes (1), ni les transports aériens (2), ni les transports internationaux (3).

D'autre part, elle ne concerne que le transporteur proprement dit et non pas le commissionnaire de transports (4), car elle laisse subsister l'article 98 du Code de Commerce, avec la faculté que ce texte lui reconnaît d'écarter, par une stipulation contraire, la responsabilité qui lui incombe normalement, à raison du fait des voituriers auxquels il transmet la marchandise.

En effet l'article 98 figure dans une section du Code de Commerce et sous une rubrique différentes de l'article 103.

Cette solution est des plus conforme à l'équité. On ne peut contraindre un entrepreneur à répondre des fautes commises par des mandataires

(1) RIPERT : *Droit Maritime*, tome II — Lyon Caen : « Contrat de Transport et clauses de non responsabilité », *Revue Critique*, 1905, p. 490 — LACOUR et BOUTERON, tome I n° 1.027.

Tribunal Civil de la Seine, 16 juillet 1907 — Aix, 16 janvier 1911, S. 1911-2-134 — Cass. Civile, 6 novembre 1922, 2^{me} espèce D. P. 1923-1-200 — 7 juillet 1927, Gaz. Palais 1927-2-553 — 10 janvier 1928, Gaz. Palais 1928-1-530.

(2) Rapport de M. RIPERT sur le projet de loi relatif à la navigation aérienne p. 23.

(3) Le droit international a une réglementation spéciale : Les conventions de Berne.

Cass. Civ. 16 mars 1914 1^{re} espèce D. 1916-1-145.

(4) Cass. Civ. 17 mars 1913, D. P. 1914-1-60 — Tourcoing, 24 avril 1928 D. P. 1929-2-29 et dissertation de M. ROGER — Tribunal de Commerce de Lyon, 17 décembre 1924, D. H. 1925 p. 129.

substitués à lui, sur lesquels il n'a ni directive, ni contrôle.

Le commissionnaire peut donc, par une clause d'irresponsabilité, se dégager à l'avance du fait des transporteurs auxquels il devra avoir recours pour le transport des marchandises qui lui sont confiées par l'expéditeur (1).

Si le commissionnaire participe au transport, pour la partie du trajet qui se réalise par ses propres moyens, la clause est nulle (2).

La loi de 1905 ne vise enfin que les clauses relatives aux pertes et avaries et non pas celles qui sont relatives au retard (3).

(1) Cass. 8 janvier 1906 D. 1908-5-59 — Paris, 19 mars 1907. D. 1909-2-350 — Besançon, 27 janvier 1911 D. 1913-2-114 — Lyon, 1^{er} décembre 1922. S. 1924-2-5.

(2) Cette jurisprudence a entraîné des difficultés sur la distinction du voiturier et du commissionnaire de transport. Voir à ce sujet, la note de M. ROGER au D. P. 1929-2-29 — Paris, 2 novembre 1921 D. P. 1922-2-18 — 25 octobre 1927 Gaz. Palais 1927-2-855 — Besançon, 3 juin 1929. B. Trim. 1929, p. 81 — Tribunal de Commerce de Tourcoing, 24 avril 1928.

(3) Tribunal de Commerce de Fécamp, 28 novembre 1906 2^e espèce S. 1908-2-125 — Tribunal de Commerce de la Seine, 14 août 1906, S. 1908-2-218 — Tribunal de Commerce de Rouen, 27 février 1907, 3^e espèce — Tribunal de Commerce de Gournay-en-Bray, 3 mai 1907, 4^e espèce — Tribunal de Commerce de Caen, 5 juin 1907, 1^{re} espèce, S. 1908-2-125 note Bourcart — Toulouse, 29 juin 1910 S. 1910-2-280 — 8 avril 1908 S. 1908-144.

Cass. Civ. 7 janvier 1918 1^{re} espèce — Requêtes 18 février 1919 4^e espèce, S. 1920-1-127 — Civ. 1^{er} décembre 1908 S. 1909-1-265 — 1^{er} février 1909, S. 1910-1-43 — 18 février 1914 — 16 décembre 1914 D. P. 1916-1-142.

L'article 104, en effet, qui s'occupe du retard n'a été aucunement modifié dans sa teneur.

Les travaux préparatoires sont édifiants à ce sujet. M. TILLAYE, Rapporteur de la proposition au Sénat, déclarait, dans son rapport supplémentaire du 6 décembre 1904, que : « les questions relatives au retard sont entièrement étrangères à l'article 103 du Code de Commerce qui ne vise que la perte ou l'avarie. Par suite, des dispositions concernant les indemnités pour retard ne sauraient être introduites dans un texte additionnel destiné à faire corps avec le dit article. »

En résumé, sont donc interdites, toutes les clauses d'exonération pour pertes et avaries de marchandises, ou celles qui aboutiraient au même résultat en stipulant le renversement du fardeau de la preuve (1).

La jurisprudence constatant l'interdiction portée par l'article 103 du Code de Commerce (2) accueille favorablement, par ailleurs, les clauses relatives au retard (3).

B) CLAUSES LIMITATIVES.

Que ce soit pour amoindrir les conséquences pécuniaires d'un retard, d'une perte totale ou par-

(1) Cass. Civ. 9 janvier 1912 4^e espèce — Requête, 23 janvier 1912. 5^e espèce — Civ. 23 avril 1913 7^e espèce S. 1915-1-124, 127 — Tribunal de Paix de Saint Vivien, 15 mai 1907, S. 1908-2-145 note Bourcart.

(2) Cass. civ. 27 décembre 1911, 5^e et 8^e espèces, D. P. 1913-1-228 — 23 avril 1913, 7^e espèce, S. 1915-1-127 et décisions précitées. Voir également CASSVAN : *Des clauses de non responsabilité*, Thèse Paris, 1929, p. 99, note 3.

(3) Voir les décisions citées supra.

tielle, d'une avarie, on trouve, dans les tarifs, des clauses limitatives de la responsabilité, prévoyant ces diverses inexécutions du contrat de transport.

Elles se présentent, s'il s'agit du retard, sous la forme d'une diminution de la taxe de transport variant avec l'importance de celui-ci et pouvant aboutir au total abandon du montant du prix de la voiture.

« En cas de retard non justifié par force majeure, accident, neige, verglas, déclarent les tarifs spéciaux GV 6 intérieur et 106 commun ; GV 118 et 18, la Compagnie n'est responsable du préjudice éprouvé par les expéditeurs ou les destinataires, que jusqu'à concurrence du prix du transport, et les retenues sont calculées de la manière ci-après : pour le retard de 3 heures et demie à 4 heures, la Compagnie abandonne le tiers du prix du transport; pour le retard de 4 heures à 5 heures et demie, les deux tiers du prix du transport; pour le retard de 5 heures et demie, la totalité du prix du transport. »

Système simple, donnant une satisfaction immédiate à l'intéressé, lui permettant d'éviter l'insolvabilité, les lenteurs du transporteur.

Pour les pertes, avaries, les tarifs prévoient souvent un chiffre d'indemnité maximum infranchissable. Cette limitation est tacitement contenue dans les tarifs spéciaux ne s'appliquant qu'à des marchandises, des animaux, n'excédant pas une cer-

taine valeur au kilo ou à l'unité. Il en est ainsi par exemple du tarif spécial commun GV 112 s'appliquant, en Algérie, aux chevaux de course n'excédant pas 2.000 francs, aux juments poulinières n'excédant pas 1.000 francs, aux poulains n'excédant pas 200 francs.

Elles se présentent également sous forme d'un minimum susceptible d'être augmenté au cas de déclaration de valeur :

« En cas d'accident survenu à des animaux en cours de transport, la responsabilité des réseaux reste limitée à 5.000 francs par tête, si la note de remise de l'expédition ne mentionne pas une valeur supérieure (art. 35 des Conditions Générales d'application des tarifs GV, et 23 des tarifs PV). »

Toutes ces clauses sont apparues après la promulgation de la loi du 17 mars 1905. Cette loi, en effet, n'a atteint que les clauses d'exonération, non les clauses limitatives, qu'elle ne visait d'ailleurs pas. Pour s'en rendre compte il suffit de consulter les travaux préparatoires. Le Rapporteur de la loi au Sénat, a très nettement affirmé que les clauses limitatives demeuraient licites :

« La possibilité de fixer par avance l'indemnité qui pourra être due pour perte ou avarie, a-t-il déclaré, existe déjà. La loi Rabier étant votée, la situation ne sera pas changée à ce point de vue. Les Compagnies conserveront, sous le contrôle du Ministre des Travaux Publics, le droit d'insérer, dans leurs tarifs, des clauses limitant les indemnités

dues pour retard, et de fixer pour certaines marchandises d'un prix élevé, une valeur maxima, si elles bénéficiaient de tel ou tel tarif. »

Le Président de la Commission du Sénat a également, nettement et à deux reprises, déclaré que : « la fixation par forfait d'une indemnité n'a rien de commun avec la non responsabilité. Ce sont deux choses absolument distinctes ».

Le texte lui-même de l'article 103 est rédigé de telle sorte qu'il ne peut s'appliquer qu'aux clauses d'exonération totale. En limitant sa responsabilité à un maximum, le transporteur ne cesse pas d'assurer la garantie que la loi met à sa charge.

Avant que n'intervienne cette modification apportée à l'article 103, les stipulations visant la limitation de l'indemnité à allouer, au cas où la responsabilité du transporteur serait engagée, étaient cantonnées dans le domaine du retard (1).

La jurisprudence leur faisait produire plein effet, même si le retard était dû à une faute lourde :

« Les dispositions d'un tarif spécial limitant à l'abandon de tout ou partie du prix du transport, suivant la durée du retard dans l'expédition de certaines marchandises, est valable, même au cas où

(1) Cependant voir le tarif spécial commun G. V. 115 et Nord P. V. 14 cités par BERTIN (Thèse précitée) qui consacrent, le premier, le système de la déclaration de valeur valant limitation de la responsabilité en cas de perte ou de détérioration, le deuxième, le système de la limitation maxima au remboursement du prix du transport et au retour franco.

le retard a pour cause une erreur, une faute lourde des employés de la compagnie » (1).

Pour les pertes et avaries, les clauses n'étaient pour ainsi dire pas usitées. Le voiturier, fixé approximativement par les énonciations contenues dans la déclaration d'expédition, sur les conséquences des pertes ou avaries, redoutait moins l'évaluation judiciaire et son principe de réparation intégrale que dans le cas de retard où il ignorait l'intérêt que ses clients pouvaient avoir à l'expédition rapide des marchandises.

Après le vote de la loi Rabier, le transporteur, ne pouvant plus atteindre la responsabilité dans son principe, conservait la ressource d'en atténuer les conséquences pécuniaires. Toutes les possibilités de limitation de la responsabilité se sont donc trouvées incluses dans la clause limitative qui, de ce fait, prit une extension suffisante pour apporter quelque protection au transporteur.

Ces clauses ont été et sont accueillies favorablement par la jurisprudence, que le tarif stipule un forfait pour retard, perte partielle, totale, ou avaries (2), qu'il fixe un maximum d'indemnité in-

(1) Cass. 15 mars 1869 S. 1869-1-225. Dans le même sens Cass. 21 juillet 1881 D. P. 1881-1-404 — 13 août 1884. D. P. 1885-1-178 — 19 janvier 1887. D. P. 1887-1-468 — 22 février 1888, D. P. 1890-1-223 — 11 avril 1892, D. P. 1892-1-574.

(2) Lyon, 4 mai 1919, B. A. 1920-2-198 — Cass. Civ. 31 mai 1921. B. T. 7-1921 — Tribunal de Commerce de Roubaix, 4 mars 1927, B. T. 1/IX 1927 (Limitation à 160 francs par kilog.)

franchissable (1), ou se borne à autoriser la déclaration de valeur (2), « la loi de 1905 ne faisant pas obstacle à l'application de ces clauses, puisque la responsabilité de la Compagnie n'est pas écartée mais simplement limitée »... (3).

II

Transports de personnes.

On ne trouve, dans les contrats de transports terrestres, aucune clause cherchant à écarter la responsabilité du transporteur en présence d'une atteinte corporelle portée au voyageur.

Ceci n'est pas une conséquence de l'interdiction édictée par la loi Rabier, car le texte de cette loi a été incorporé dans l'art. 103 du Code de Commerce qui s'occupe exclusivement de marchandises (4), pour condamner la clause insérée dans les

(1) Tribunal de Commerce de Lyon 28 février 1911 B. T. 1911/X.

(2) Si elle n'intervient pas, pour des objets excédant une certaine valeur, la responsabilité du transporteur est limitée à cette valeur. — Cour d'Appel de Lyon, 23 mai 1923. A. des Chemins de fer 1930, p. 187.

(3) Cass. 13 décembre 1926, B. T. 3-1927 — Tribunal civil de la Seine, 8 juillet 1909, Gaz. Palais 1909-2-367.

Cass. civ. 27 mai 1918 A. des Chemins de fer 1921 p. 171 — 27 mars 1922 A. des Chemins de fer 1924 p. 15 — 12 juin 1929. A. des Chemins de fer 1930 p. 104.

(4) Il commence par poser le principe que le voiturier est garant de la perte des objets à transporter et vise ensuite les avaries et le vice propre de la chose.

tarifs spéciaux et aux termes de laquelle les compagnies ne répondaient pas des déchets et avaries de route. L'examen des travaux préparatoires est édifiant à cet égard et la jurisprudence ne s'y est point trompée (1).

Aucun texte n'ayant donc édicté l'invalidité des clauses exonératoires, pour les dommages corporels causés aux voyageurs, le transporteur aurait pu prévoir cette exonération. Il n'en fit rien ; seul le retard, le manque de correspondance, ou autres obligations secondaires, inhérentes au fonctionnement normal de l'entreprise, furent prévus comme dommages pouvant être écartés par une clause exonératoire et ce, dans un domaine restreint : la clause ne bénéficie au transporteur qu'aux dépens des abonnés et des voyageurs jouissant d'une carte de circulation à demi-tarif.

Les cartes d'abonnement, délivrées par les Compagnies et Administrations de chemins de fer, accordant à leurs bénéficiaires une réduction sur le prix du transport, contiennent en effet, en compensation, une clause aux termes de laquelle :

« L'abonné s'engage à n'exercer à ce titre aucune action, à ne réclamer aucune indem-

(1) Tribunal de Commerce de Montauban, 12 janvier 1906 B. A. 1907-2-132 — Tribunal de Commerce de Gournay en Bray, 3 mai 1907 S. 1908-2-125 — Tribunal de Commerce de Saint-Gaudens, 20 mars 1909 S. 1909-2-124 — Angers, 23 juin 1910. B. A. 1911-2-120 — Montpellier, 26 octobre 1913 — Bordeaux, 29 décembre 1913, B. A. 1916-2-192 et la note. Ces décisions déclarent que l'article 103 et la loi du 17 mars 1905 ne s'appliquent qu'aux contrats de transport de marchandises.

nité pour arrêt, empêchement, retard, changement de service, diminution du nombre des trains, défaut de place, qui l'obligerait à monter dans des voitures d'une classe inférieure. » (tarif spécial intérieur G. V. 3 et commun G. V. 103).

Une formule du même genre se trouve dans les cartes de circulation à demi-tarif :

« Le titulaire n'a droit à aucune indemnité pour les changements de service régulièrement autorisés, il n'a droit à aucune indemnité pour arrêt, défaut de place, retard, à moins qu'en raison de leur importance, fréquence, non justifiées par un cas de force majeure ou par les nécessités du service de l'exploitation des chemins de fer, ils ne constituent une faute lourde (1) » (tarif spécial intérieur G. V. 1 et commun G. V. 101.)

Ces clauses ont été accueillies favorablement par la jurisprudence. Les tarifs des chemins de fer étant d'ordre public, leurs conditions devant être appliquées à la lettre, les tribunaux inférieurs ont jugé, conformément à ces principes, que la clause ne pouvait être écartée que par la preuve d'une faute lourde ou d'un acte dolosif imputable à la Compa-

(1) Réserve superfaitatoire, la jurisprudence repousse toujours l'application d'une clause (sauf la négligence-clause) ayant pour but de couvrir le dol et la faute lourde.

gnie (4). La Cour de Cassation ne l'a pas admis (5). Quel que soit le degré de la faute commise par le transporteur, si elle est prouvée contre lui, sa responsabilité est entière comme si la clause n'avait pas existé.

En résumé, la clause ne produit que l'effet du renversement de la preuve.

SECTION II

Les transports maritimes

I

Transports de marchandises

A. — CLAUSES EXONÉRATOIRES.

Les clauses d'exonération que l'on trouve dans les connaissements sont très nombreuses, très dé-

(1) Toulouse, 29 juin 1910, S. 1910-2-280 — 8 avril 1908, S. 1908-2-144 — 14 février 1908 B. A. 1908-1-196 — Caen, 5 juin 1907 S. 1908-2-125.

(2) Cass. Civ. 6 mars 1899, D. 1899-1-318 — 31 décembre 1900, S. 1901-1-401 note E. H. Perreau — 2 août 1905 D. 1908-2-58 — 7 janvier 1918 et 18 février 1919 S. 1920-1-127.

Il y a là avec les transports de marchandises une différence que les arrêts eux-mêmes ne justifient pas. Il faut peut-être y voir une manifestation de cette idée que les transports de personnes doivent être traités plus sévèrement que les transports de marchandises.

taillées (1) parfois même inutilement puisqu'elles ne font que reproduire des cas d'exonération prévus par la loi.

Elles revêtent deux formes caractéristiques : les unes, appelées négligences-clauses, exonèrent l'armateur à raison des fautes du capitaine, des gens de l'équipage et autres personnes embarquées, à quelque titre que ce soit ; les autres, sont relatives aux fautes personnelles de l'armateur ; elles trouvent leur expression dans une foule de clauses visant des fautes particulières tandis que les premières revêtent une forme directe et générale.

Il est facile de s'en rendre compte en lisant le connaissance type adopté en 1914 par le Comité Central des Armateurs de France et la Chambre des Négociants Commissionnaires et du Commerce extérieur, appelé couramment connaissance de sortie de France (2).

« L'armateur, dit la règle II, n'est pas responsable des dommages, avaries et pertes causés,

1°) par la force majeure, fortune de mer, incendie, explosions, abordages, échouements et autres accidents de la navigation;

2°) par les guerres, les pirates, la baratarie, le pillage, le vol (à moins que le pillage ou le vol n'aient été commis par l'équi-

(1) Consulter à ce sujet CASSVAN, Thèse précitée, p. 153 et suivantes.

(2) En voir le texte dans *Le Droit Commercial Maritime*, de J. BONNECASE, annexe 3, p. 724.

page du navire), par arrêts ou contraintes des souverains, gouvernants ou gouvernements, par jet ou par prise, par fumigation, désinfection ou autres mesures sanitaires ordonnées par l'Autorité, par mutineries, émeutes, boycottage, grève ou lock-out.

3°) par l'éclatement ou l'explosion de chaudières ou de conduites, par rupture d'arbre, d'appareils d'extinction et d'appareils de chargement, par vice quelconque du navire, de ses agrès : machines, chaudières et accessoires (sauf le cas de défauts ou vices apparents).

4°) par la vermine, les rats, par la piqure des vers, la rouille, le suintement, la décomposition, le déchet de route ou la diminution de quantité tenant à la nature des marchandises embarquées, par l'emballage insuffisant, trop faible ou contraire aux règlements, par absence ou insuffisance d'adresse, de désignation ou de marque, effacement ou disparition des marques, numéros, adresses ou désignation des marchandises chargées *alors même que des actes illégaux, des négligences, des erreurs ou des fautes du pilote, du capitaine, de l'équipage, ou d'autres personnes employées à son service, auraient contribué à déterminer ou à aggraver les dommages, les accidents ou les pertes ci-dessus énumérés.*

« L'armateur a le droit, même dans ce cas, de demander aux intéressés leur contribution aux avaries grosses. »

Des formules semblables sont reproduites et amplifiées dans tous les connaissements, quelle que soit la Compagnie de transports maritimes envisagée ; à cet égard aucune concurrence ne s'est établie entre elles.

Or, à l'inverse de ce qui existe en droit terrestre, on chercherait en vain, dans les titres VI, VII, VIII du livre II du Code de Commerce relatif aux transports maritimes, une disposition concernant la possibilité, appartenant aux parties, d'écarter en tout ou portion la responsabilité de l'armateur, d'en limiter l'étendue.

En l'absence de réglementation, la jurisprudence a été amenée à se prononcer sur la validité de semblables clauses.

Les solutions qu'elle a données ont varié avec la catégorie de dispositions qui lui étaient soumises.

Si le contractant peut prouver que le dommage dont il se plaint est dû à une faute quelconque de l'armateur, la clause d'exonération des fautes personnelles n'est d'aucun effet, l'armateur est responsable.

Une très abondante jurisprudence a consacré cet effet de renversement de la preuve attribué à la convention d'exonération des fautes personnelles du transporteur par mer (1).

(1) Cass. Civ. 6 juin 1882, S. 1883-1-224 « Si la stipulation n'a pas pour effet d'affranchir la Compagnie de toute

La même solution s'applique pour la faute des agents terrestres, chargés du placement des marchandises, de la rédaction des contrats etc..., qui restent à terre sous la dépendance immédiate de l'armateur (1).

Signalons que le capitaine pourrait s'exonérer, dans les mêmes conditions que l'armateur. Cette exonération n'est pour ainsi dire jamais convenue. Le capitaine et l'équipage, tenus d'une responsa-

responsabilité à raison des fautes commises par elle ou ses agents, elle a pour résultat, contrairement aux règles du droit commun, de mettre la preuve à la charge des expéditeurs et des destinataires :

Dans le même sens Cass. Civ. 21 juillet 1885 S. 1887-1-124 note Lyon Caen — 1^{er} mars 1887 (même référence) — 27 octobre 1890, S. 1891-1-62 — 11 juillet 1892 S. 1893-1-148 — 6 mars 1912, S. 1913-1-356.

Cour d'Appel de Caen, 11 février 1907. A. tome XXII, p. 750 — Nantes, 18 août 1896 A. tome XII p. 916 — 15 mars 1902 A. tome XXVIII, p. 359 — Aix, 27 juillet 1904 A. tome XX, p. 198 — 2 juillet 1912 A. tome XXIX, p. 21 — 21 novembre 1923, S. 1923-2-140 — Rouen, 8 mars 1911 A. tome XXVI p. 788 — 27 avril 1923 Dor. s-1-279 — Rennes, 6 juin 1922 Dor. 1-444 — Poitiers, 3 juillet 1916 A. tome XXXIII p. 31 ; voir également Dor. s. 1932 p. 17 — Tribunal du Havre, 21 janvier 1890 A. tome V, p. 632 — 6 mai 1918. A. tome XXXIII p. 142 — 4 janvier 1928. Recueil du Havre 1928-1-165 — Tribunal de Marseille, 31 juillet 1891. A. tome VII, p. 303 — 10 juillet 1901 A. tome XVII, p. 593 — 14 janvier 1910 A. tome XXVI, p. 60 — 4 août 1910, A. tome XXVI, p. 892 — 16 décembre 1910 A. tome XXVI, p. 684 — 6 juillet 1923 Dor. s-1-133 — 31 mai 1927, Dor., s. 6-372.

(1) Tribunal de Marseille, 14 mai 1923 Dor., s-1-315 — 28 juin 1922, Dor. s-1-496 — 31 mai 1927 Dor. s-p. 373 — Tribunal du Havre, 9 mai 1923 Dor. s, 1-205 — Cass. civ. 3 février, 1904 D. P. 1905-1-306.

bilité directe, ne sont jamais assignés, l'action à leur encontre serait illusoire, leur patrimoine étant très réduit.

Quant aux négligences-clauses, elles sont validées d'une manière absolue (1).

De droit commun, en matière contractuelle, le débiteur ne peut se dégager en prouvant la faute

(1) Le premier arrêt en date est celui du 23 février 1864 S. 1864-1-385 rendu dans l'affaire C^{ie} P. et O. c/Julien, constatant que l'ordre public français ne s'oppose pas à la validité d'une clause consacrée en droit anglais. Il fut suivi par un arrêt du 14 mars 1877 (S. 1879-1-483) par lequel la jurisprudence se fixa définitivement ; et complété par deux arrêts du 2 avril 1878 — S. 1878-1-292 et par l'arrêt Busch et Cie du 31 juillet 1888, S. 1890-1-27 qui étendit la portée des clauses aux fautes commerciales du Capitaine. Toutes ces décisions émanent de la Chambre civile de la Cour de Cassation.

Dans le même sens toute une série d'arrêts peuvent être relevés. Voir notamment Cass. Civ. 20 juillet 1891 S. 1895-1-104 — 18 novembre 1895 S. 1896-1-168 — 21 juillet 1898 S. 1899-1-74 — 2 mars 1899, D. P. 1899-1-567 — 2 janvier 1901 S. 1902-1-456 — 11 février 1908 S. 1909-1-486 — Cass. Civ. 5 décembre 1910. A. tome XXVI, p. 437 (2 arrêts) — 12 mars 1912. Héritiers de Marie Brizard et Roger C/ la C^{ie} « La Peninsular And Oriental Steam Navigation ». A. tome XXVII p. 799 et S. 1913-1-355 — Requêtes, 5 juin 1920 D. P. 1920-1-181 — Civ. 21 janvier 1926, Recueil du Havre, 68-271 — 15 juin 1926 Dor. s. 4-651 — 7 juillet 1927 Gaz. Palais 1927-2-553 — 10 janvier 1928, Gaz. Palais 1928-1-530 — 13 décembre 1928, Dor. s. 7-42 — 22 novembre 1929 Revue de Droit Français 1930 p. 47 — Requêtes, 10 mars 1930, S. 1930-1-246 — 30 juillet 1930 Dor. s. 1931-465 — Civ. 25 février 1931 Gaz. Palais, 23 avril 1931. Dans le même sens on trouve des décisions des Cours et Tribunaux :

Rouen 3 mars 1897 A. tome XII, p. 673 — 24 décembre 1918 D. P. 1920-2-13 — 4 avril 1924 Recueil du Havre

de son employé, il est considéré comme ayant agi lui-même. Il est fait exception à cette règle, en droit maritime, parce que l'armateur est obligé de confier l'expédition avec tous les risques et les dommages qu'elle comporte aux bons soins d'un capitaine qu'il ne peut matériellement surveiller, auquel il ne peut donner d'ordre, les fautes qui sont commises, le sont à son insu, il ne peut rien faire pour les empêcher.

Donc, si la preuve de la faute du préposé est rapportée, l'armateur se trouve dégagé comme s'il avait invoqué un cas de force majeure ou le vice propre de la chose.

Cette réglementation toute conventionnelle, dont l'interprétation est due aux efforts combinés de la jurisprudence et de la doctrine, s'est révélée insuffisante, abusive ; l'interdiction du législateur est devenue absolument indispensable. Sollicitée par les chambres de commerce, les chargeurs, les syndicats commerciaux, pendant de longues années, elle s'est manifestée, après bien des vicissitudes, à

67-2-121 — Aix 9 mai 1905 A. tome XX-334 — Tribunal du Havre 25 novembre 1908 A. tome XXIII, p. 830 — 28 juin 1927, Recueil du Havre 69-f-170 — Nantes 12 août 1908 A. tome XXIV, p. 494 — Rennes 13 février 1927 A. tome XXVII, p. 680 — Douai 6 juillet 1922 Dor-1-427 — Alger 26 décembre 1881. S. 1883-2-4 — 10 mars 1919 D. P. 1920-2-13 — Montpellier 6 décembre 1889 D. P. 1890-2-227, et décisions citées infra II^e partie — Contra: Tribunal de Bordeaux 7 janvier 1921 — 4 mars 1921 Gaz. Palais 1921-2-267 modifié par Cour de Bordeaux 12 décembre 1921 A. tome XXXIII-801 — Tribunal de Bordeaux 8 août 1927 Dor. s-5-27 modifié par Cour de Bordeaux 6 décembre 1929.

l'occasion de la ratification de la Convention de Bruxelles intervenue pour régler les transports maritimes internationaux.

Le premier projet relatif à la restriction des clauses de non responsabilité date, en effet, du 18 août 1886. En 1895, 1900 (projet Colin), 1913 (projet Demonzie), 1917 (projet Clémentel et Desplas), 1925 (projet Roux-Freissineng), d'autres projets furent déposés sans résultat.

Entre temps, des congrès, commissions, conférences, avaient eu lieu ; en 1914, à la suite de discussions entre la Chambre du Commerce Extérieur et les armateurs, le connaissement type de sortie de France fut adopté.

En octobre 1923 une conférence internationale, réunie à Bruxelles, aboutissait à un accord sur une convention appelée « Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements. »

Elle contenait un article additionnel aux termes duquel, les nations signataires pourraient l'exécuter, en la faisant ratifier par leur Parlement ou en mettant en harmonie avec les dispositions de la Convention, leur législation nationale.

Le 7 juillet 1926, le Gouvernement déposait un projet afin d'introduire dans la loi française les dispositions de la dite Convention.

Ce projet fut modifié par la Commission de la Marine Marchande qui s'inspira de la proposition présentée par M. ROUX-FREISSINENG, s'éloignant notablement des décisions prises à Bruxelles, annu-

lant ainsi l'effort fait jusqu'à ce jour au point de vue international, ce qui souleva de véhémentes protestations (1).

Une autre proposition fut formulée en 1929 par M. TASSO, Président de la Commission de la Marine Marchande. Elle reproduisait le texte du projet du Gouvernement, en y apportant des dispositions supplémentaires.

Après bien des discussions sur les trois textes de 1925, 1926, 1927, en présence, un accord fut établi par la Commission de la Marine Marchande. Le résultat fut le projet présenté à la Chambre et voté par elle après quelques modifications, le 28 mars 1931 (2).

Ce texte est une transaction. Il a tenu compte, dans la mesure du possible, de tous les intérêts en présence. Le plus bel éloge qu'on puisse lui faire c'est qu'il a satisfait tout le monde : armateurs et chargeurs (3).

(1) G. RIPERT : « L'inacceptable projet de la Commission de la Marine Marchande, sur les transports de marchandises par mer », *Journal de la Navigation Maritime*, p. 605 et suivantes — « Les Chargeurs contre le projet Roux-Freissineng », *ibid.*, p. 1885 et suivantes.

Circulaire du Comité Central des Armateurs, p. 1347 — Association Française du Droit Maritime, séance du 12 mai 1927 Dor. s-5-349, séance du 8 décembre 1927 Dor s-6-143 — Chambre de Commerce d'Alger, séance du 11 mai 1927.

(2) J. O. du 29 mars 1931 — Débats parlementaires, p. 2364 — Voir le texte du projet, supra Annexe I, p. 203.

(3) Le Syndicat Commercial Algérien, la Chambre de Commerce d'Alger qui depuis longtemps suivaient le débat avec un intérêt d'autant plus vif qu'en Algérie la concurrence peut moins jouer qu'ailleurs, le monopole

Il a, d'autre part, taché de s'adapter le plus possible, le plus que le permettait la mentalité juridique française, à la Convention de Bruxelles, pour écarter la concurrence étrangère (1).

Cette loi consacre le principe inverse de celui qui existait jusqu'alors en droit maritime. De droit commun le transporteur sera responsable des pertes, avaries, retards, l'exonération ne sera admise que dans des cas exceptionnels. Ces exceptions sont si formellement et explicitement énumérées que la responsabilité, de conventionnelle qu'elle était, devient légale. Les clauses perdent toute utilité ; l'accord des parties est d'ailleurs interdit par la loi elle-même qui prévoit la nullité de toute convention, édictant une responsabilité différente de celle qui est établie par elle (2).

Il n'est fait exception que pour le transport d'animaux vivants et le transport de marchandises

du pavillon français étant réservé à la Métropole, les Chambres de Commerce de Paris, Brest, le Havre, Marseille, Rouen, Boulogne-sur-Mer, etc., représentant les chargeurs, ont formulé des vœux tendant à l'adoption rapide du projet.

(1) Voir à ce sujet le rapport de M. RACADIER, Rapporteur pour avis à la Commission de la Législation Civile et Criminelle. Séance du 19 mars 1931, Débats Parlementaires p. 2048.

(2) Article XII « Est nulle et de nul effet, dans un con-naissement ou titre quelconque de transport maritime, toute clause ayant, directement ou indirectement pour objet, de soustraire le transporteur à la responsabilité que, de droit commun, ou suivant les dispositions de la présente loi, le contrat de transport fait naître à sa charge, de renverser le fardeau de la preuve tel qu'il résulte des lois en vigueur et de la présente loi, de déroger à l'article

chargées sur le pont, à la demande des chargeurs, cas dans lesquels les risques courus par le transporteur et l'acceptation de leur charge par le chargeur ne sont pas niables et justifient la réserve.

On voit combien est réduite la possibilité d'exonération conventionnelle. Désormais plus de discussions peu d'interprétations jurisprudentielles (1), l'exonération, dans la mesure où elle est agréée, est stipulée dans un texte formel. Ceci explique que les armateurs aient vu avec satisfaction voter ce projet, ceux qui étaient déposés à l'origine devant aboutir à la suppression de toute possibilité d'exonération.

B. — CLAUSES LIMITATIVES

Dans les connaissements comme dans les tarifs des transports terrestres, les clauses limitatives qui s'opposent au droit à réparation des chargeurs, prévoient une limitation à une somme maxima par

229 du Code de Commerce, c'est-à-dire d'autoriser le chargement sur le pont sans le consentement écrit du chargeur, où à la législation sur l'arrimage.

Doit être considérée comme clause d'exonération, la clause cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises ou toute autre clause semblable. »

(1) Elles subsisteront dans un domaine restreint, sur le point de savoir, par exemple, si telle ou telle cause de dommage doit être considérée comme une faute nautique ou commerciale. On peut déjà prévoir le sens des décisions qui seront prises en application de la nouvelle loi française, la jurisprudence ayant un guide précieux dans l'Harter Act, contenant des dispositions similaires ayant donné lieu à de nombreuses applications jurisprudentielles.

kilog ou colis, qu'il s'agisse d'une perte totale, partielle, ou d'une avarie, et la limitation au montant du transport au cas de retard.

« A défaut de déclaration de valeur au connaissement, il ne pourra être alloué en aucun cas plus de 1 franc par décimètre cube ou par kilog au choix de la compagnie, ni plus de 1000 francs par colis. En cas d'avaries ou de manquants, dont ils seraient responsables, le Capitaine et la Compagnie ne pourront être tenus qu'au paiement d'une indemnité calculée au prorata de la somme à payer en cas de perte, suivant les diverses stipulations qui précèdent.

« En cas de retard imputable à la Compagnie ou au Capitaine, pour quelle que cause que ce soit, il ne sera dû de dommages-intérêts que s'il y a préjudice, et le montant ne pourra en aucun cas dépasser le montant du fret afférant au colis en retard. (art. XI du connaissement de sortie de France).

De nombreuses décisions, des Tribunaux de Commerce et des Cours, sont intervenues pour ratifier ces clauses, leur faire produire plein effet (1).

(1) Cass. Civ. 14 février 1922, 2 arrêts D. P. 1922-1-37.

« La clause par laquelle l'armateur limite le montant des dommages intérêts qui pourraient être dus en cas de perte ou d'irrégularité à la livraison est licite; hors le cas de dol ou de fraude l'acceptation du connaissement par

Le Législateur n'avait pas prévu jusqu'à présent la réglementation des dispositions visant la possibilité pour l'armateur de limiter sa responsabilité.

Le texte voté en application de la Convention de Bruxelles fixe légalement, pour l'avenir, la restriction possible de la responsabilité, mais il écarte formellement la liberté jusque là largement reconnue aux parties, de déterminer conventionnellement la limite des dommages-intérêts auxquels le créancier pouvait prétendre et que le débiteur pouvait être contraint de payer, dans la mesure où cette convention aboutirait à une limitation inférieure à la limitation légale, possibilité que nous retrouverons également dans les Conventions internationales, en droit maritime et aérien, et qui réduit considérablement l'intérêt de ce genre de convention.

Le transporteur, c'est certain, ne consentira à augmenter sa responsabilité légale que dans de rares hypothèses et moyennant une contre partie. La disposition est en réalité insérée en faveur seulement du créancier de l'obligation de transport. Elle correspond, si on considère que le droit commun

l'expéditeur implique l'acceptation de la clause limitative ».

Dans le même sens Cass. Civ. 3 juillet 1922, Dor, 2, p. 31, note Ripert — 9 mai 1905, S. 1908-1-90 — Lyon, 14 avril 1919, B. T. 1920, p. 82 — Tribunal de Commerce de Marseille, 2 mars 1923, Dor. s-1-279 — 22 janvier 1923, D. P. 1925-1-191 — Tribunal de Commerce du Havre, 12 janvier 1925, Ackerman, tome II, p. 302.

est la limitation fixée par le texte, à une aggravation de sa responsabilité.

II

Transports de personnes.

Les billets de passage, comme les connaissements, contiennent des clauses d'irresponsabilité. Elles sont relatives aux dommages causés aux voyageurs quant à leur intégrité corporelle et quant aux bagages qui les accompagnent.

Si on feuillette les recueils d'arrêts et de jugements, on peut constater, par le nombre restreint des espèces qui y sont rapportées, combien cette question des dommages causés à un passager, pendant le transport par mer, a été peu souvent soumise à l'appréciation des Cours et Tribunaux.

D'une façon générale ils ont validé la clause dans les mêmes cas et pour les mêmes motifs que dans le transport des marchandises, motifs propres au droit maritime, et qui conservent toute leur valeur quelle que soit la nature de l'objet du transport : absence d'autorité, de surveillance de l'armateur sur le capitaine et l'équipage.

On peut citer en ce sens un arrêt de la Cour d'Aix, du 31 mai 1916 (1), qui donne validité à la clause pour couvrir le dommage causé par un accident occasionné par la faute de l'équipage. Il s'a-

(1) R. A. tome XXXI, p. 61.

gissait de la chute d'un passager due à ce qu'une marche mobile avait été mal assujettie par le personnel du bord.

« La clause d'un billet de passage, disait l'arrêt, aux termes de laquelle l'on ne répond d'aucun dommage aux personnes des passagers, provenant des fautes, négligences du capitaine ou du personnel du bord, est licite et valable ; elle affranchit l'armateur de toute responsabilité en cas d'accident causé par la faute de l'équipage. »

La Chambre des Requêtes, le 18 juin 1918 (1), confirmant l'arrêt de la Cour d'Aix, validait également la négligence clause couvrant la responsabilité pour accident à un voyageur. La Cour déclarait « qu'il existe bien une obligation contractuelle de conduire le voyageur sain et sauf à destination, mais le transporteur peut y échapper en prouvant que l'accident provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée. La négligence clause étant licite équivaut à cette cause et dès lors on peut considérer le transporteur comme exonéré. »

En faveur de la validité, on peut citer également l'arrêt de la Cour de Rouen, confirmé par un arrêt de la Chambre des Requêtes (2), qui refusa de faire jouer la clause d'exonération parce que la demanderesse agissait en invoquant l'article 1382

(1) Affaire Chapelle c/ Cie Générale Transatlantique S 1925-1-249 ; en note Autran XXX, 173.

(2) Cour de Rouen, 16 janvier 1924 — Requêtes 27 juillet 1925; Cie des Chargeurs Réunis c/ Dame Guilleraut, Dor, 7-348, note Ripert — S. 1925-1-249, note Esmein.

du Code Civil, mais qui, se faisant, reconnaissait implicitement la validité de la clause.

S'il n'y a plus négligence-clause, mais convention exonérant l'armateur de sa faute personnelle, la solution de la jurisprudence est identique à celle que l'on trouve dans les transports de marchandises. Elle accorde une validité relative à la clause, celle-ci ne joue pas si la preuve de la faute de l'armateur est rapportée, elle reçoit application dans le cas contraire (1). Pour reprendre une expression qui nous est familière, elle produit l'effet du renversement de la preuve.

Aucun texte n'a encore traité cependant de la question.

Le projet de loi voté par la Chambre des Députés, la Convention de Bruxelles ne l'ont pas examinée non plus puisqu'ils n'ont eu en vue que la réglementation des transports de marchandises.

L'intervention du juriste, il est vrai, ne s'imposait pas dans cette matière comme dans celle des transports de marchandises ; la fréquence et l'importance de ceux-ci, la nature passive de leur objet soumis à des manipulations plus ou moins brutales, exigeaient une réglementation dont le trans-

(1) Cour de Saïgon, 15 août 1920. A. tome XXVI-51. Une dame s'était blessée à la main par suite d'une imprudence personnelle; la faute de l'armateur n'étant pas prouvée, la clause l'a exonérée — Cass. Requêtes, 4 novembre 1918 retient la responsabilité malgré la clause. Il s'agissait d'une blessure causée par la rupture d'une passerelle; il y avait faute personnelle de l'armateur — dans le même sens Tribunal du Havre 16 janvier 1912. S 1912-2-668.

port de personnes pouvait se dispenser, le voyageur étant fort peu exposé, grâce aux progrès de la navigation maritime, à un dommage corporel.

Il convient de résoudre à cette place la question des *transports mixtes* par voies terrestre et maritime et par voies fluviale et maritime.

La Jurisprudence a eu à trancher différents litiges dont l'objet était un transport mixte.

Elle a donné les solutions suivantes :

Si une marchandise voyage sur mer, puis par chemins de fer, le premier transporteur, pour ce qui concerne la deuxième partie du transport, joue le rôle de commissionnaire du transport.

S'il a expressément stipulé une clause pour se couvrir des faits du voiturier substitué, il est exonéré pour la partie de transport s'effectuant par voie ferrée, clause que le transporteur terrestre ne peut invoquer (1).

A l'inverse, si le transport a d'abord eu lieu par voie terrestre, le voiturier, en tant que commissionnaire du transport, peut s'exonérer des fautes de son substitué sans pouvoir se dégager de ses fautes personnelles (2).

Si par un contrat spécial la Compagnie de Navi-

(1) Tribunal du Havre 28 juin 1922, Recueil du Havre 22-1-190.

(2) Aix, 21 novembre 1923 S 1923-1-140 — Alger, 31 mai 1899, D. P. 1901-2-316.

gation prend à sa charge la réexpédition par chemins de fer, après avoir accompli le voyage par ses propres moyens, elle agit comme transitaire, elle ne peut opposer une clause dont les effets sont restreints au transport par mer (1).

Pour le transport fluvial et maritime, la question se pose de la même façon. Faut-il appliquer la législation maritime ou la législation terrestre ?

La Cour de Cassation a jugé, par un arrêt du 13 janvier 1919 (2), que le bâtiment de mer qui fait une navigation fluviale ne peut se prévaloir des clauses de non responsabilité. La question délicate est de prouver, surtout lorsque le voyage s'effectue par le même bâtiment, à quel moment s'est produite la perte, l'avarie.

On trouve dans le projet de Code fluvial une disposition traitant de la question des transports mixtes.

Avec le retour de la France sur le Rhin, le problème de la navigation fluviale a en effet présenté une physionomie d'urgence et d'actualité très remarquable.

Provisoirement, le droit allemand a été conservé en vigueur, mais l'idée a germé en France de doter d'un Code fluvial complet, qui serait la charte de la navigation rhénane, aussi bien que de l'ensemble de la navigation intérieure, le droit français.

Dans ce but, la Société d'Etudes Législatives dis-

(1) Cass. Requêtes, 25 novembre 1920, Cie du N S Atlantique c/Labarthes, S. 1921-1-205. A. tome XXXVII-125.

(2) Cass. 13 janvier 1919. A. tome XXXI-330.

cuta et adopta un avant-projet qui fut présenté sur le rapport de M. NIBOYET.

Le Ministre des Travaux Publics chargea le Comité Consultatif de la navigation de procéder à son examen

Le résultat fut le projet de loi déposé sur le Bureau de la Chambre le 3 avril 1925 (1).

Quant aux clauses d'exonération, le texte les valide, même quand elles couvrent les fautes personnelles, sauf le dol ou la faute lourde.

Ce qu'il y a de frappant, c'est que personne ne demandait la validité de ces clauses et les transporteurs avaient déclaré qu'ils ne les utiliseraient pas si elles venaient à prévaloir. Les bateliers ont exprimé le désir de conserver une responsabilité complète à l'égard de leurs clients pour lutter contre la concurrence des chemins de fer offrant à ce sujet toute garantie.

En fait, les deux modes de locomotion ne peuvent être assimilés ; d'un côté on constate un monopole et une garantie d'Etat, de l'autre une concurrence très âpre. Pour que les bateliers puissent lutter, il leur faut offrir des prix très bas, et pour ce faire avoir une responsabilité diminuée.

Quoi qu'il en soit, la clause étant de style dans la navigation rhénane, notre armement ne pouvait se placer dans un état d'infériorité.

Le projet, d'autre part, valide les clauses concernant les fautes des préposés à bord. Il ne conserve

(1) Documents parlementaires. Chambre 1925 annexe 1520 — Commentaire du projet par J. P. NIBOYET, *Annales de Droit Commercial* 1925, tome XXXIV.

pas ainsi la distinction des fautes nautiques et commerciales, consacrée par la Convention de Bruxelles et proposée par l'avant projet de la Société d'Etudes Législatives.

Dans l'ensemble, il se rapproche beaucoup plus de la législation maritime que de la législation terrestre.

Pour les transports mixtes la solution suivante est prévue par lui : Si le voyage a lieu par bâtiments différents avec un connaissance direct, les parties peuvent décider que ce sera une seule législation qui les régira.

Si le voyage a lieu par un seul et même bâtiment, l'article 106 du projet dispose que ce sera la législation du parcours le plus long qui s'appliquera, sauf disposition contraire.

SECTION III

Les transports aériens

I

Transports de marchandises

A. — CLAUSES EXONÉRATOIRES :

Il existe en droit aérien deux formules de clauses exonératoires. La première se trouve dans le type de contrat utilisé par toutes les compagnies françaises, à l'exclusion de la Compagnie Générale Aéropostale. Elle est ainsi conçue :

« Les Compagnies de transports aériens, leur personnel et les entreprises et personnes qui les utilisent pour l'exécution de leurs obligations, acceptent les marchandises à transporter aux seuls risques de l'expéditeur ou de ses agents autorisés.

Aucune responsabilité n'est acceptée pour perte, avarie ou retard occasionnés, directement ou indirectement, lors du transport par avion ou en corrélation avec le transport aérien. Ceci s'applique à tous les services de la Compagnie, qu'il s'agisse des services de transport, d'entrepôt et autres se rapportant aux marchandises.

Les Compagnies de transports aériens n'assument aucune responsabilité pour la livraison des marchandises dans un délai déterminé, ou pour le transport par un appareil déterminé, même si des instructions spéciales sont données à ce sujet.

En cas d'atterrissage forcé et d'interruption de service, et au cas où la Compagnie, pour un motif quelconque, ne pourrait transporter ou expédier l'envoi, elle a le droit de remettre les colis à une autre entreprise de transports pour expédition ou réexpédition, sans qu'aucune réclamation de remboursement des frais de transport payés puisse être acceptée. »

La deuxième formule figure dans les contrats passés par la Compagnie Générale Aéropostale. Elle se rapproche énormément des dispositions que

l'on trouve dans les connaissements. En voici la teneur :

« Conformément aux dispositions de la loi du 31 mai 1924, la Compagnie s'exonère de la responsabilité qui pourrait lui incomber du fait des risques de l'air, quels qu'ils soient, et des fautes commises par toute personne employée pour la conduite des appareils.

D'autre part, la compagnie ne répond dans aucun cas des actes de tiers, des mesures sanitaires, des faits de grève quelconque, totale ou partielle, du feu pendant le séjour à terre des marchandises, avant livraison définitive, ou autres cas de force majeure ou cas fortuits, des avaries par évaporation ou odeur provenant d'autres marchandises, des dommages causés par l'insuffisance des emballages, de la casse ou rupture des objets fragiles, du coulage des liquides, du manquant ou déchets provenant des vices propres de la marchandise, de la mouillure par eau de mer ou douce, par la pluie, du poids du contenu, de la nature ou de la valeur du colis, des retards pour quelques causes que ce soit, n'acceptant, quant à ce, aucune responsabilité.

La compagnie ne répond pas de négligences, erreurs, fautes, vols ou prévarications des pilotes, mécaniciens ou autres personnes employées ou embarquées sur l'avion.

Cette disposition s'applique aux dommages ou pertes causés, soit aux marchandises, soit aux personnes se trouvant dans l'avion. »

On est frappé, en effet, lorsque l'on passe du domaine maritime dans le domaine des transports aériens, des points de ressemblance qui existent entre les deux matières.

La plupart des circonstances, des conditions d'exploitation, propres au droit maritime, qui ont influé sur la responsabilité de l'armateur pour lui donner une physionomie particulière se retrouvent et souvent avec une intensité plus grande, dans la navigation aérienne.

Du côté de l'avion comme du côté du navire, les risques sont très grands. Tous deux sont la proie des éléments naturels, des forces de l'atmosphère. Le pilote comme le capitaine ne peut prévoir l'événement qui surgira soudain, causera l'accident inévitable, la mort, les blessures des passagers, la perte, l'avarie des marchandises, le changement d'itinéraire, le retard.

Une fois en route, le pilote, le capitaine, peuvent seuls prendre une initiative, les décisions dictées par les circonstances qui se présenteront ; eux et leurs équipages sont indépendants, par ce fait, de ceux qui sont restés à terre.

Ils sont recrutés également au sein d'un groupe restreint d'individus doués d'une certaine capacité.

D'autre part, transports maritimes et transports aériens ont un caractère éminemment international ; les deux modes de locomotion servent à relier

les pays d'outre-mer, à mettre en communication des peuples séparés par de grandes distances.

Une pareille similitude devait entraîner fatalement l'application aux transports aériens de règles semblables à celles du droit maritime (1).

Engin de sport, arme de guerre, l'avion ne devint un véritable instrument de transport qu'en 1919. C'est à cette date que les premières compagnies de navigation aériennes prirent naissance. Elles se développèrent rapidement. Sous la poussée des nécessités, des conventions furent passées entre les nations, pour régir les transports des Etats entre eux, notamment la Convention Internationale de Paris, sur la navigation aérienne, du 13 octobre 1919 (2).

En France, des décrets, des arrêtés, contenant des dispositions de sécurité et de police, d'un caractère purement administratif, réglementèrent la navigation aérienne.

Les compagnies de navigation, livrées à elles-mêmes, avaient senti la nécessité de se protéger contre les responsabilités éventuelles qui pourraient résulter de leur exploitation.

Elles auraient vivement désiré que les règles de la responsabilité délictuelle leur soient appliquées. Mais, sachant, étant donnée la jurisprudence for-

(1) En faveur du rapprochement, RIPERT : Rapport de la Société d'Etudes Législatives, *Bulletin de la Société d'Etudes Législatives*, 1921, p. 201 — Contra : HAMEL : « Le Droit privé aérien dans le projet de Code International de l'Air », *Annales de Droit Commercial*, 1923.

(2) Henry COUANNIER : *Examen de la Convention Internationale de Paris sur la navigation aérienne*, Paris 1922.

melle qui existait à cet égard relativement au transporteur, les difficultés qu'elles rencontreraient pour faire admettre ce point de vue, elles insérèrent pour se couvrir, des clauses identiques à celles qui existaient en droit maritime.

Lorsque le tribunal civil de la Seine, dans l'affaire Lambert contre la Compagnie des Messageries Aériennes (1) eut annulé la clause d'irresponsabilité, les Compagnies se solidarisèrent et firent bloc pour soutenir en appel les Messageries Aériennes.

Elles se rendaient fort bien compte, qu'accablées sous le poids des risques, leurs frais généraux étant considérablement augmentés, elles seraient condamnées à appliquer des tarifs prohibitifs qui éloigneraient d'elles une clientèle déjà restreinte. Elles allaient à un échec certain. Ne comptant pas sur un revirement de jurisprudence qui consacrerait la validité de la clause ou leur responsabilité délictuelle, elles mirent leurs espoirs dans la réforme législative qui se préparait.

En effet, le 29 juin 1921, la Chambre des Députés avait adopté, sans débats (2), un projet de loi présenté par le Gouvernement (3) sur rapport fait au nom de la Commission des Travaux Publics par M. BAZIRE (4). Ce projet, inspiré de la Convention Internationale du 13 octobre 1919, annexée au traité de Paix, était un ensemble de pénalités permettant

(1) Tribunal Civil de la Seine, 18 décembre 1922, *Gaz. des Tribunaux*, 15-16-123.

(2) J. O. 30 juin 1921, p. 2992.

(3) Annexe N° 623, J. O. 1^{er} juin 1920, p. 518.

(4) Annexe N° 2649. J. O. 3 juillet 1921, p. 1831.

une répression rapide des manquements à la loi, mais ne contenant que quelques règles très insuffisantes sur la responsabilité.

Transmis au Sénat le 21 octobre 1921 (1), il fut l'objet d'un remaniement très important par la Commission de la législation civile et criminelle du Sénat, ayant pour rapporteur M. VALLIER (2), aidée dans ses travaux par la Société d'Etudes Législatives (rapporteur M. G. RIPERT) (3).

Leurs travaux aboutirent au vote d'un projet (4) adopté sans discussion par la Chambre le 10 avril 1924 (5), sur rapport de M. Pierre-Etienne FLANDIN (6).

La loi consacrant ce vote date du 31 mai 1924. Du point de vue qui nous intéresse, elle affirmait la validité de la clause d'exonération insérée dans le titre de transport, à raison des risques de l'air et des fautes commises par le pilote et l'équipage.

Par contre, elle proclamait d'une façon aussi formelle la nullité de la clause ayant pour objet d'exonérer le transporteur de son fait personnel ou des faits de ses préposés non employés à bord.

En autorisant expressément l'insertion de clauses d'exonération dans les contrats de transport par avion, la loi mettait fin aux discussions nées avant son vote, sur le point de savoir s'il convenait d'ap-

(1) J. O. 26 janvier 1922, p. 76.

(2) J. O. 25 novembre 1923, p. 941, annexe n° 473.

(3) Rapport à la Société d'Etudes législatives, Bulletin de la Société 1921 p. 261.

(4) 27 novembre 1923, J. O. 28 novembre 1923, p. 1727.

(5) J.O. du 11 avril 1924, p. 2071, 1^{re} séance.

(6) Annexe n° 7040, J. O. 23 mai 1924, p. 230.

pliquer l'article 103 du Code de Commerce au droit aérien.

C'est en ce sens, en effet, que s'était prononcée la jurisprudence (1), au grand émoi des compagnies de navigation aérienne, sous prétexte qu'il était le droit commun de la responsabilité du transporteur et qu'il ne fallait pas créer un droit spécial pour un moyen de transport nouveau. Les partisans de cette solution ajoutaient, d'autre part, un argument d'ordre psychologique, à savoir que, pour favoriser le développement d'une industrie à ses débuts, il était nécessaire, afin de donner la sensation de sécurité au public, d'assujettir le transporteur aérien à la même responsabilité que le transporteur par voie ferrée.

La critique d'un semblable point de vue a été faite par M. RIPERT (2), et par les rapporteurs de la loi à la Chambre et au Sénat.

Il est en effet bien prématuré d'assimiler deux modes de transport dont les conditions d'exploitation sont absolument différentes dont l'un est entièrement évolué, a acquis son degré maximum de perfectionnement, alors que l'autre est à ses débuts et

(1) Tribunal civil de la Seine, 18 décembre 1922, précité.

(2) « La responsabilité du transporteur aérien et la jurisprudence », *Revue Juridique Internationale de Locomotion aérienne*, 1925, p. 5 et suivantes : « La responsabilité édictée n'est pas contraire au droit commun. La règle exceptionnelle c'est celle qui résulte de la loi RABIER... Les articles 42 et 48 de la loi du 31 mai 1924 écarte l'application de cette loi en matière de transports aériens, c'est ce transport qui est aujourd'hui soumis au droit commun de la liberté contractuelle. »

se trouve en but à des difficultés de toute espèce : techniques et financières (1).

Les compagnies dont les ressources sont réduites et qui doivent recevoir de larges subventions de l'Etat pour subsister, ne peuvent alourdir leurs frais, par un surcroît de responsabilité sous peine d'entraver le développement de leur industrie, puisqu'elles se verraient obligées pour couvrir leurs frais généraux considérablement augmentés, de majorer leurs tarifs. Et ceci est d'autant plus net, si l'on note l'impossibilité dans laquelle elles se trouvent de s'assurer. Le contrat d'assurance ne les garantit jamais intégralement en cas d'accident ; le pourcentage de ceux-ci est trop grand, le trafic trop réduit pour que l'assurance joue normalement.

Pour leur permettre de se développer, de se perfectionner, d'assurer plus de sécurité aux usagers, les compagnies de navigation aérienne doivent bénéficier d'une responsabilité amoindrie.

Les chemins de fer, avant la loi de 1905, les compagnies de navigation maritime, encore à l'heure actuelle, n'ont-elles pas dû, ne doivent-elles pas leur essor à un semblable régime ?

D'ailleurs si les clauses d'exonération ont été supprimées des contrats de transports terrestres, si des efforts sont faits pour les supprimer en droit maritime, c'est pour protéger le particulier désarmé en face d'une compagnie jouissant d'un mono-

(1) Sur la situation particulière des compagnies de navigation aérienne, voir A. KAFTAL : « La réparation des dommages causés aux voyageurs dans les transports aériens », *Revue Trimestrielle*, 1929, p. 995 et suivantes.

pole de droit ou de fait, qui impose à un usager, qui n'a pas le choix, les conditions du transport.

Tel n'est pas le cas en droit aérien ; les quelques privilégiés qui utilisent ce mode de locomotion : voyageurs fortunés, commerçants pressés, ne sont pas ignorants des risques spéciaux qu'il comporte (1), c'est de leur propre volonté, puisqu'ils pourraient emprunter une autre voie, qu'ils les acceptent, parce qu'ils y trouvent leur avantage.

Consacrer l'acceptation de ces risques par la validité d'une clause d'exonération est donc conforme à la volonté des parties et à leurs intérêts réciproques.

Enfin le caractère international du transport par air doit conduire à l'admission des clauses. Si de fructueuses lignes doivent relier les capitales européennes, il faut que les transporteurs français soient à même de concurrencer par leurs tarifs les compagnies étrangères.

Cette menace d'infériorité vis-à-vis des autres nations, a conduit à maintenir les clauses en droit maritime jusqu'à ce qu'une convention internationale établisse le même régime dans tous les pays d'outre-mer.

Des considérations du même ordre ont imposé leur adoption dans le projet de Code fluvial français, la France devant défendre les intérêts de sa navigation fluviale sur le Rhin, voie d'intérêt international.

(1) Voir les trois arrêts de la Cour de Cassation cités page 11.

En droit aérien, une convention unifiant les règles de la responsabilité du transporteur aérien est intervenu, il est vrai, à Varsovie, mais elle ne s'applique pas encore et elle n'existait pas en 1924. Or, la plupart des législations étrangères sont favorables à la non responsabilité du transporteur aérien (1).

Les nécessités économiques étaient à elles seules suffisantes pour imposer la validité des clauses d'irresponsabilité.

La loi du 31 mai 1924 qui l'a admise, dans une limite qui satisfait l'intérêt de la navigation aérienne tout en protégeant l'usager, doit donc être approuvée.

Bien que ces différentes clauses soient d'un grand intérêt quant au transport des marchandises, les tribunaux n'ont pas encore eu à l'heure actuelle à se prononcer en cette matière.

On peut présumer, qu'avant comme après la loi de 1924, vu la faible importance, au point de vue volume et valeur, du trafic marchandise, peu de dommages ont été causés aux usagers et qu'ils ont accepté les risques du mode de locomotion choisi par eux.

B. — CLAUSES LIMITATIVES

La seule limitation conventionnelle qui soit insérée dans les contrats de transports aériens a été

(1) Voir à ce sujet le rapport de P.-E. FLANDIN à la Chambre des Députés — Débats Parlementaires, annexes N° 7040, p. 232 (1924).

prévue par la Compagnie Générale Aéropostale dans l'article 3 de ses Conditions de transport.

« Dans le cas où sa responsabilité pourrait être engagée, la Compagnie n'est responsable que jusqu'à concurrence du remboursement du montant des frais de transport par avion, pour tout colis quelconque dont la valeur n'a pas été couverte par une assurance. »

Cette limitation, intervenant pour tous les cas de responsabilité, revêt la forme que l'on trouvait dans les autres modes de locomotion quand le dommage subi était un retard.

Ce genre de clause n'a également pas fait l'objet d'un examen jurisprudentiel, il est d'ailleurs tacitement autorisé par la loi du 31 mai 1924.

Cette loi prévoit elle-même la limitation de responsabilité à un maximum qu'elle fixe à 1000 francs par colis, si une déclaration de valeur n'est pas intervenue.

Ce maximum a été déterminé dans un but de protection du transporteur aérien, pour le mettre en garde contre une responsabilité dont il n'appréciait sans doute pas toute l'étendue. Ce faisant, le législateur n'a pas interdit une limitation à une somme inférieure. Bien mieux, en renvoyant dans l'article 45 aux règles des transports terrestres pour tout ce qui n'était pas spécialement prévu par la loi, il a tacitement admis la possibilité, appartenant au transporteur aérien, de limiter sa responsabilité à une somme inférieure.

II

Transports des personnes.

A la différence des transports terrestres, et se rapprochant des formules inscrites dans les billets de passage, des clauses repoussant la responsabilité née à l'occasion de retards, accidents, dommages, pertes, pouvant advenir au voyageur et à ses bagages, pendant le transport par air, ont été prévues par les différentes compagnies.

Nous en citerons encore deux types :

« La Compagnie Générale Aéropostale décline toute responsabilité pour retards, pertes, dommages, ou accidents quelconques pouvant advenir au départ, en vol ou à l'atterrissage au passager ou à ses bagages, quelle qu'en soit la cause, qu'ils résultent d'un cas de force majeure, d'un vice de l'appareil transporteur, d'une faute ou d'une négligence quelconque du pilote ou de toutes autres personnes embarquées, à quelque titre que ce soit, à bord de l'appareil transporteur, ou participant à sa manœuvre, de tout autre fait compris dans l'énumération ci-dessus.

La Compagnie Générale Aéropostale ne répond pas des pertes, manquants ou détériorations pouvant advenir aux bagages, au cours de manutention, de chargement, de déchargement, transbordement, ou en cours de route quelle qu'en soit la cause. »

.....

« Les Compagnies de transport aérien, leurs employés, sous-traitants et agences, déclinent toute responsabilité relative au transport des passagers ou bagages.

En acceptant son billet, ou en participant au vol, le passager renonce pour lui-même et ses ayants-droit à toute instance en recouvrement, directement ou indirectement, quelle que soit la cause du dit dommage et que cette cause provienne de l'utilisation de l'appareil ou ait une corrélation quelconque avec le vol. »

La jurisprudence a mal accueilli ce genre de stipulations.

Le premier jugement en date est celui qui a été rendu par le tribunal civil de la Seine dans l'affaire Lambert. (1)

Un passager, M. LAMBERT, avait quitté Paris à bord d'un avion de la Compagnie des Messageries Aériennes, pour se rendre à l'aérodrome de Croydon. A l'arrivée, lorsque le pilote virait pour atterrir, l'appareil descendit en vrille et s'écrasa sur le sol. M. LAMBERT, atteint de plusieurs blessures, ré-

(1) Lambert c/ Cie des Messageries Aériennes: Tribunal civil de la Seine, 18 décembre 1922, 4^e Chambre, *Gaz. des Tribunaux* 1923-2-137. Sur appel, la Cour de Paris, le 28 novembre 1925 (*Gaz. Palais*, 1926-1-124), confirma le jugement, parce que l'acceptation de la clause n'était pas prouvée, mais implicitement consacra la validité de la clause d'irresponsabilité alors autorisée par la loi de 1924.

clama à la Compagnie, la somme de 40.000 francs de dommages-intérêts. Cette dernière, ayant invoqué, pour résister à sa demande, une clause d'irresponsabilité insérée dans le billet de passage délivré au passager, le tribunal déclara la Compagnie responsable et la clause nulle comme contraire à l'ordre public.

« Nul ne pouvant s'exonérer à l'avance de ses délits ou quasi délits et la jurisprudence n'ayant au surplus admis ce genre de conventions qu'en matière de transports de marchandises ».

Un autre jugement du même tribunal en date du 27 mars 1924 (1) fut rendu dans une espèce semblable. La clause invoquée par la Compagnie, pour se couvrir, fut considérée comme sans valeur, une faute lourde du pilote ayant causé l'accident.

Cette décision était conforme au droit commun et à la réglementation que devait codifier, quelques temps après, la loi de 1924 ; mais le tribunal aurait pu appliquer, par similitude de situation, les mêmes règles que dans les transports maritimes où la faute lourde d'un préposé nautique n'empêche pas la validité de la clause.

Le jugement précité a précisément repoussé cette assimilation avec le droit maritime et l'extension de ses règles au transport par air.

Une troisième décision rendue antérieurement à la loi du 31 mai 1924 peut être citée à l'encontre

(1) Epoux Raymond Pascal et Barjon es-qualité c/ la Compagnie Franco-Roumaine de navigation aérienne, *Gaz. Palais*, 1924-1-686; *Gaz. des Tribunaux*, 1925-2-188.

de la validité de la clause exonératoire. Le jugement, en date du 31 février 1924 (1), repoussait tout de même la responsabilité en attribuant la cause de l'accident à un cas fortuit (2).

L'orientation de la jurisprudence était donc nettement défavorable à l'admission des clauses d'irresponsabilité (3). La loi du 31 mai 1924 trancha la question en faveur du transporteur en autorisant l'insertion dans les contrats de transport de voyageurs (articles 48 et 42). La jurisprudence, postérieurement à cette loi, se modifia sensiblement. Les décisions qui ont été rendues par les trois degrés de juridiction témoignent d'une certaine incertitude, soit dans leurs solutions, soit dans leurs termes mêmes. Ceci s'explique : les espèces sont peu nombreuses, il s'agit d'un mode nouveau de locomotion régi par une loi dont la portée n'a pas don-

(1) Tribunal civil de la Seine, 31 février 1924, Vve Carroll c./ Sté Dahmer Line Limited et Cie des Messageries aériennes, *Journal de locomotion aérienne*, 1925, p. 58.

(2) Il y avait risque de l'air. La cause de l'accident n'avait pu être déterminée, on prétendait qu'un passager avait tiré sur le pilote.

Voir également, bien qu'il n'y ait pas eu contrat de transport mais promenade de propagande : Tribunal de Vienne, 4 décembre 1924. Gaz. des Tribunaux, 12 Septembre 1925, sous Grenoble 25 mars 1925, D. P. 1925-2-137, note G. RIPERT, qui ne font produire aucun effet exonératoire à la clause.

(3) RIPERT : « Responsabilité du transporteur aérien et la jurisprudence », *Revue juridique de locomotion aérienne*, 1925, p. 34 et suivantes. NICOLAY : « Le Code de l'Air », *Clunet*, 1924, pages 372, 383 et les notes.

né lieu à beaucoup de dissertations doctrinales susceptibles de guider le juge. Un des premiers jugements rendus a cependant indiqué l'orientation que devait prendre, par la suite, la Cour Suprême.

Voici l'espèce : Le 10 juillet 1922, M. PERCY James Evans prenait place à Strasbourg, dans un avion de la Compagnie Franco-Roumaine de navigation aérienne, pour se rendre au Bourget. Surpris au passage des Vosges par la tempête, l'avion s'abattit au Sud de Saverne. Le pilote et les quatre passagers furent tués.

Mme PERCY J. E. et MM. PETCHETT et DERRY, au nom des enfants mineurs, réclamèrent un million de dommages-intérêts. La Compagnie leur opposa une clause ainsi libellée :

« La Compagnie décline toute responsabilité relativement à tout dommage causé à une personne ou à un objet transporté par un de ses appareils, le transport aérien différenciant essentiellement des autres moyens de transport réglementés jusque là par la loi. La Compagnie et les passagers ont approuvé d'un commun accord la validité des clauses ci-dessus. »

Les ayants-droit prétendirent que le transporteur était en faute, qu'il aurait dû surseoir au départ, alors qu'étant en communication téléphonique avec le poste météorologique de Saverne, il ne pouvait ignorer qu'au-dessus des Vosges, point critique du voyage, il soufflait par rafales un vent d'une extrê-

me violence. Or, il résultait du contrat passé entre l'Etat et la Compagnie franco-roumaine, que c'était au chef de l'aérodrome, fonctionnaire de l'Etat, à décider des départs des avions, qu'il ne pouvait être fait opposition à ses ordres, que sous peine d'une amende.

Le jugement précité a précisément repoussé cette tua le 30 octobre 1924 de la façon suivante :

« Attendu qu'on doit reconnaître toute sa valeur à la clause contractuelle qui, en l'espèce, a limité la responsabilité de la Compagnie, que le sieur Percy James Evans n'a pu se méprendre sur la portée de cette clause qui exonère la Compagnie de toute responsabilité directe ou indirecte, que, sans doute, sous entendues que soient les conditions de cette exonération, elle ne saurait avoir effet, en ce qui touche les fautes lourdes qu'aurait commises la Compagnie Franco Roumaine, mais que la faute ne se présumant pas, la clause d'exonération d'irresponsabilité dont s'agit, a du moins pour effet d'intervertir l'ordre de la preuve et d'obliger le demandeur à démontrer que si le transport n'a pas été exécuté ou mal exécuté, la cause en est à la faute lourde, personnelle du transporteur... »

Cette preuve n'ayant pas été rapportée, la responsabilité ne fut pas retenue.

Le tribunal, tout en consacrant ainsi le système du renversement de la preuve, limitait cependant la responsabilité à la faute lourde. Ce faisant, il se mettait en contradiction avec la loi de 1924 qui annule toute clause tendant à dispenser le trans-

porteur de sa responsabilité, au cas de faute personnelle, quelle qu'en soit l'importance.

Par la suite, certaines chambres des Cours d'Appel, qui eurent à se prononcer sur des stipulations de ce genre, tentèrent de parvenir à la méconnaissance de clauses dont la loi leur imposait cependant de reconnaître la validité dans une certaine mesure.

Statuant dans l'espèce précédente (1) et dans les espèces *Vve Carroll c/ Compagnie Française des Messageries Aériennes* et *Dame Lefils c/ Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne* (2), la première Chambre de la Cour d'Appel de Paris écarta formellement la clause des débats, par ce motif qu'elle était libellée en termes si généraux qu'elle tendait à exonérer le transporteur de sa responsabilité délictuelle, de sa faute lourde et qu'il n'appartenait pas aux tribunaux de donner effet pour partie à une stipulation qui, dans les termes où elle était formulée, était nécessairement entachée d'une nullité absolue.

Quelque temps après, la cinquième Chambre de la Cour de Paris (3), statuant dans une affaire de *Courson de Villeneuve contre Société Aérienne Latécoère*, se prononçait nettement en sens contraire. Elle admit qu'une distinction devait être faite. La

(1) Cour de Paris, 10 juin 1926. *Gaz. Palais*, 1926-2-228.

(2) Cour de Paris, 10 juin 1926. *Gaz. Palais*, 1926-2-228.

(3) Cour de Paris, 4 février 1927. *Gaz. Palais* 1927-1-603 confirmant un jugement du tribunal civil de la Seine en date du 26 juillet 1924, *Gaz. Palais*, 16 janvier 1925.

clause est valable si elle a pour but d'éliminer la responsabilité contractuelle, nulle si c'est la responsabilité délictuelle qui est atteinte (1). Dans la mesure où elle couvre la responsabilité contractuelle, d'autre part, la clause ne produit pas plein effet d'exonération, elle met à la charge du transporté, la faute ne se présumant pas, la preuve que si le transport a été mal ou pas exécuté ; la cause en est dans la faute lourde du transporteur.

Confirmant cette décision, et cassant celles qui avaient été rendues dans les affaires Vve Carroll et Dame Lefils, la Cour de Cassation, les 12 mai 1930 (2), 21 juillet 1930 (3) et 1^{er} février 1931 (4) reprenait la distinction :

« Attendu, qu'en matière de transports aériens, si le transporteur tient, en principe, du contrat, l'obligation de conduire saines et sauvées à destination, les personnes transportées, aucun texte, même antérieurement à la loi de 1924, non plus que l'ordre public, ne lui interdisent de limiter conventionnellement sa responsabilité aux conséquences de sa faute personnelle, à l'exclusion des risques inhérents à un mode de locomotion exceptionnel et encore imparfait...

« Attendu que la clause aux termes de laquelle

(1) On peut considérer comme ayant été rendus dans le même sens : tribunal civil de la Seine 18 décembre 1922 et 27 mars 1924 précités.

(2) 12 mai 1930, *Gaz. Palais*, 1930-2-118.

(3) 21 juillet 1930, *Gaz. Palais*, 1930-2-373.

(4) 1^{er} février 1931, *Gaz. Palais*, 20 mars 1931.

la Compagnie déclinait toute responsabilité à raison des dommages causés aux personnes ou aux choses transportées... ne saurait être déclarée nulle dans son ensemble, parce que libellée en termes généraux, elle tend à exonérer le transporteur de son délit et de sa faute lourde équivalente au dol...

« Il appartient aux tribunaux de distinguer, dans une pareille clause, suivant les conséquences juridiques qu'on entend en tirer, ce qu'elle a de licite et ce qu'elle contient d'inopérant comme contraire à l'ordre public. »

Dans son arrêt du 21 juillet 1930 la Cour de Cassation employait la formule suivante : « La responsabilité quasi délictuelle du transporteur, étant à bon droit exclue par l'arrêt qui constate souverainement que le demandeur n'a établi ni le mauvais fonctionnement de l'appareil, ni la faute du pilote. »

Sauf à considérer, comme l'a fait M. CASSVAN (1) que les expressions responsabilité délictuelle et quasi délictuelle ont été employées par la Cour comme synonymes de dol et faute lourde, on se trouve en présence d'une distinction que la loi n'a pas faite et qui consacre, d'une façon assez surprenante, le cumul des responsabilités et le caractère d'ordre public de la responsabilité délictuelle (2). Faut-il en tenir compte ? Nous ne le pen-

(1) CASSVAN, Thèse précitée.

(2) Sur l'admission du cumul par la Cour de Cassation voir II^e partie, chapitre II, p. 128.

sons pas, car dans ses autres décisions la Cour de Cassation, ne reproduit pas cette formule.

« Attendu, dit-elle, dans l'arrêt du 11 février 1931, que la disposition litigieuse n'était point invoquée par la Compagnie pour se décharger des conséquences de sa *faute personnelle*, qu'elle ne s'en prévalait que pour écarter la responsabilité, *qu'en dehors de toute faute démontrée*, le demandeur à l'action prétendait faire résulter à sa charge des principes généraux du contrat de transport. »

Cette solution est bien dans l'esprit de la loi de 1924 écartant l'exonération des fautes personnelles, donnant effet à la clause dans la mesure où la preuve d'une faute lourde du pilote et de l'équipage n'est pas rapportée.

Toutefois, la Cour de Cassation n'a pas précisé si l'effet du renversement de la preuve était absolu, la démonstration d'une faute même légère des préposés retirant toute valeur à la clause d'irresponsabilité. On ne peut donc dire si, dans ce sens, elle est conforme ou non aux termes de la loi de 1924. Le Rapporteur de cette loi a, en effet, déclaré à la Chambre des Députés (1) que la clause d'exonération ne joue pas en ce qui concerne *les fautes lourdes* dont la preuve incombe au transporté.

En résumé, dans le dernier état de la jurisprudence la clause d'irresponsabilité, bien que conçue en termes très généraux, produit l'effet du renversement de la preuve. Le transporteur bénéficiera de

(1) Séance du 10 avril 1924. — J. O. du 11 avril, Débats Parlementaires, p. 2071. — Sur la portée de cette loi, *infra*, chap. III, II^e partie, p. 156.

l'irresponsabilité, dans la mesure où le transporté ne pourra démontrer à son encontre l'existence d'une faute.

SECTION IV

Les transports internationaux

L'inventaire que nous poursuivons nous conduit à déborder le cadre des relations ferroviaires, aériennes, maritimes françaises, pour pénétrer dans le domaine des relations internationales.

Les transports relient entre eux des pays différents, ayant une législation dissemblable. Si un dommage survient au cours d'un de ces voyages, le transporteur va-t-il pouvoir opposer à la victime de ce dommage la clause qui le mettrait à l'abri de toute responsabilité, comme il le faisait en droit interne ?

Les stipulations dont il fera usage sont, en principe, les mêmes que celles dont il se prévalait en droit interne; il n'existe qu'exceptionnellement des formules spéciales aux transports internationaux, ainsi que nous pourrions nous en rendre compte dans la suite de nos développements.

I

Transports terrestres

A) TRANSPORTS DE MARCHANDISES.

a) *Clauses exonératoires.*

En droit international terrestre on pourrait s'attendre à trouver, dans le domaine conventionnel, toutes sortes de clauses qui n'avaient pu se faire jour en droit interne, à cause de la prohibition édictée par la loi Rabier. Il n'en est rien cependant. La Convention de Berne, qui régit les transports ferroviaires entre la presque totalité des Etats européens (1), et qui peut être considérée — les communications internationales terrestres se réalisant essentiellement par voie ferrée — comme le code du droit international des transports terrestres, n'interdit pas l'insertion de semblables stipulations, mais ne les autorise pas non plus. Bien mieux, différents articles de la Convention prévoient des chiffres minima d'indemnité, au-dessous desquels il est défendu aux contractants de descendre; à plus forte raison ne pourraient-ils stipuler la suppression de toute indemnité, c'est-à-dire l'exonération totale de responsabilité.

(1) France, Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Danemark, ville libre de Dantzig, Espagne, Esthonie, Finlande, Grèce, Hongrie, Italie, Lettonie, Lithuanie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume des Serbes Croates Slovènes, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Turquie d'Europe.

Donc, si le texte par lui-même, n'interdit pas la clause, l'esprit de celui-ci, les dispositions qu'il édicte par ailleurs, en rendent l'insertion impossible. Pour admettre une exonération non prévue par la Convention, il faudrait une revision de tout le texte (1).

D'ailleurs la Convention règle d'une façon si détaillée, si minutieuse, les cas dans lesquels le transporteur doit être exonéré, que l'on ne voit pas dans quelles circonstances l'initiative des parties pourrait se faire jour.

On est parvenu dans ce domaine au stade de l'exonération légale; les clauses n'ont plus de rôle à jouer.

Cette constatation est confirmée par l'examen de la jurisprudence. On ne trouve pas de décisions relatives aux conventions d'irresponsabilité (2).

(1) C'est ainsi qu'à propos de la suppression de la responsabilité pour cause de guerre, objet chez presque tous les belligérants d'arrêtés ministériels, pris en vertu d'une délégation légale générale, il a été jugé qu'elle ne saurait être retenue s'agissant de transports soumis à la Convention de Berne. (Cour de Douai, 12 mai 1923. *Gaz. Palais*, 14 novembre 1923 — Sommaire).

(2) Nous pouvons citer à titre d'indication un arrêt de la Cour de Justice civile de Genève du 30 janvier 1905, (*Clunet*, 1906, p. 240) s'élevant contre la possibilité d'insertion d'une semblable clause, en présence de la Convention de Berne. « Une décharge de responsabilité générale ou particulière à l'encontre des prescriptions de l'article 30, dit-il, est interdite. La Convention s'oppose à ce qu'une compagnie stipule, même dans l'application de tarifs spéciaux, une décharge de responsabilité du fait de ses agents et des siens. La Compagnie ne peut même pas stipuler que la charge de la preuve sera renversée ».

b) *Clauses limitatives.*

Quant aux clauses limitatives, celles qui sont insérées dans les tarifs spéciaux et que le transporteur oppose en compensation d'un transport effectué dans des conditions particulièrement avantageuses pour l'usager, le transporteur en use à son profit tant en droit interne qu'en droit international.

Ce faisant, il n'est pas en contradiction avec la Convention de Berne, qui autorise, précisément dans le cas où le chemin de fer offre au public des conditions spéciales de transport, comportant une réduction sur le prix normal prévu aux tarifs généraux (1), une limitation conventionnelle inférieure à celle qui est stipulée par le texte même de la Convention (article 34 C I M). Ce texte interdit, d'une façon générale, toute clause limitative de responsabilité et fixe la réparation forfaitaire des dommages par des chiffres, constituant des minima au-dessous desquels aucune limitation ne peut être stipulée. Il prohibe donc, sauf l'exception précitée, les clauses limitatives. La pratique ne révèle aucune disposition de ce genre, quel intérêt d'ailleurs auraient les réseaux à aggraver leur responsabilité par une stipulation conventionnelle qui créerait

(1) Ces conditions sont insérées dans un tarif spécial ou exceptionnel. Le premier a une durée plus considérable. Il est pris pour faire face à une situation permanente, tenant à la nature des marchandises ou au caractère des relations économiques (tarifs d'exportation). Le tarif exceptionnel correspond à une situation unique essentiellement temporaire.

matière à contestation, alors qu'une limitation bien déterminée et ayant force de loi s'offre à eux ?

B) TRANSPORTS DE PERSONNES.

Pas plus qu'en droit interne, et bien qu'aucune disposition prohibitive ne les ait invalidées, on ne rencontre, dans les transports terrestres internationaux, des clauses exonérant le transporteur ou limitant les conséquences de sa responsabilité.

La Convention de Berne, réglant la question des transports internationaux des voyageurs et bagages par voie ferrée, n'a du reste pas tranché par elle-même la question de savoir si le transporteur avait la possibilité d'insérer, dans ses billets, des clauses l'exonérant de sa responsabilité ou la limitant.

Elle a renvoyé, pour les dommages causés aux voyageurs, à la législation du pays où le retard et l'accident se sont produits (art. 28, § 1, chap. 1^{er}, titre III).

Le voyageur se voit donc exposé à avoir recours à une législation qu'il ne connaît pas. Mais la solution a le mérite d'être claire, précise, et d'éviter des conflits de loi.

D'une façon générale, on peut dire que la clause, si elle était opposée au voyageur, ne serait pas validée par les législations étrangères qui ne paraissent pas favorables à son admission (1).

(1) La loi allemande du 7 juin 1871 prohibe formellement, dans son article 5, la clause de non responsabilité, en la déclarant sans objet légal.

La loi Hongroise du 7 juillet 1874 contient la même disposition.

II

Transports maritimes.

A) TRANSPORTS DE MARCHANDISES.

a) *Clauses exonératoires.*

Ces clauses sont les mêmes que celles dont nous avons étudié les manifestations en droit interne français.

La jurisprudence de nos cours et tribunaux en accueille ou en repousse l'application, selon qu'elles heurtent ou pas l'ordre public, entendu en ce sens que la clause ne doit pas comporter une

La loi Suisse du 21 juin 1878, article 683, sur la responsabilité du propriétaire des entreprises de Chemins de fer et de navigation sur les bateaux à vapeur, interdit toute clause de ce genre.

La loi Belge, du 25 août 1891, article 17, fait défense à l'administration des Chemins de fer d'insérer dans ses tarifs ou règlements des stipulations qui modifient, en ce qui concerne les accidents survenus aux voyageurs, la responsabilité qui lui incombe d'après le droit commun.

L'article 120 du Code de Commerce de la République Argentine prévoit qu'en cas de mort, de blessure, d'un voyageur survenu pendant le transport par chemins de fer, l'entreprise sera tenue de réparer complètement les dommages et préjudices, nonobstant toute convention contraire.

Seuls les Etats Unis et l'Angleterre dérogent à cette règle. Ils consacrent un système d'assurance du passager par le transporteur. En même temps que son billet le passager reçoit un ticket d'assurance moyennant une prime perçue en sus de la taxe afférente au transport.

exonération plus large que celle qui est prévue par la législation française ou la loi étrangère qu'il s'agit d'appliquer (1).

Des règles de droit international privé interviennent ici, en effet, pour régler une question dont la solution serait simple si une seule et même législation s'appliquait aux différents Etats.

C'est en ce sens que la Convention de Bruxelles de 1923 a réalisé l'unification du régime de la responsabilité de l'armateur et de ses préposés au point de vue mondial.

Cette convention a son origine dans deux autres actes.

En août 1921, l'International Law Association tenait à la Haye une conférence, réunissant les représentants du Comité Maritime des Chambres de Commerce et des Associations d'armateurs, de banquiers, d'assureurs, de courtiers. Au cours de cette conférence, une série de résolutions concernant la responsabilité des transporteurs par mer furent prises. Ces règles, dites Règles de la Haye (2), furent l'objet d'une approbation du Congrès International des armateurs de quatorze pays et de la Conférence des propriétaires de vapeurs réunis à Londres la même année.

(1) Voir l'exposé de cette jurisprudence, deuxième partie, chapitre IV, section III, p. 181.

(2) Consulter Georges MARAIS : *Les Règles de la Haye*, Paris 1926. — Paul DE ROUSSIERS : *Les Règles de la Haye et leur mise en application. Le point de vue des Armateurs français*, A. tome XXXVII, p. 683.

Léopold DOR : *Les Règles de la Haye. Compte rendu critique*, A. tome XXXVII, p. 701.

Le but de ces réunions était d'arriver à une unification des clauses d'irresponsabilité au point de vue international.

L'Angleterre, avant de soumettre au Parlement britannique une législation en accord avec ces règlements, jugea prudent de les amender. En octobre 1922, sur invitation du Comité Maritime International, une conférence internationale, fut réunie à Londres. Elle réforma, sur quelques points, dans un sens favorable aux intérêts du chargeur, les règles de la Haye.

Ce sont ces résolutions, d'une grande portée pratique et d'une nature bien précise, qui furent soumises à l'adoption de la Conférence diplomatique internationale qui eut lieu à Bruxelles du 17 au 25 octobre 1923.

La Conférence, qui comprenait des délégués de vingt quatre Etats, a cherché à ne rien faire qui put détruire l'accord conclu péniblement entre armateurs et chargeurs, assureurs et banquiers. Dans la convention qu'elle édicta (1), elle ne fit que de très légères retouches aux textes adoptés à la Haye et à Londres.

Cette Convention a été ratifiée par la Belgique (2), la Hollande ; l'Angleterre l'a à peu près entièrement fait passer dans son droit interne (3) sans la ratifier expressément; l'Italie l'a simplement votée mais pas encore ratifiée (4).

(1) Voir le texte de cette convention, infra Annexe II, p. 207.

(2) Loi du 28 novembre 1928. Dor 20, 476.

(3) Loi du 1^{er} août 1924. Dor 8, 366.

(4) Dor, 22, p. 71.

En France, la législation interne est mise en harmonie avec elle avant que n'intervienne la ratification (1).

Dans son économie générale, la Convention de Bruxelles se caractérise par l'interdiction des clauses conventionnelles d'exonération de la responsabilité pour la période maritime du contrat. L'article 3 § 8 de la Convention le déclare formellement (2).

Le texte de la Convention prévoit d'ailleurs par lui-même, avec détail, les cas d'irresponsabilité qui auraient pu donner matière à des conventions spéciales. Ils se groupent autour des idées de cas fortuit, force majeure, faute des capitaine, marins, préposés, dans la navigation ou l'administration du navire.

Si bien que l'exonération, devenue légale, n'a plus à faire l'objet d'une convention. L'initiative des particuliers, si elle voulait s'exercer bien que la Convention l'ait formellement interdit, ne trouverait guère matière à le faire.

(1) Voir nos développements antérieurs.

(2) Article 3, § 8 « Toute clause, convention, ou accord dans un contrat de transport, exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises, provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictés dans cet article, atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente convention, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable, sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité. »

Le texte de la Convention de Bruxelles, qui satisfait chargeurs et armateurs, doit entraîner nécessairement comme conséquence la disparition de toutes les clauses d'exonération.

b) *Clauses limitatives.*

Les clauses limitatives de responsabilité ont toujours été reconnues et consacrées en Droit Maritime par les cours et tribunaux (1). Cette possibilité de restriction de l'obligation de réparation n'a pas pris place cependant dans la Convention de Bruxelles. Celle-ci, tout en repoussant formellement l'exonération totale, interdit toute atténuation conventionnelle de la responsabilité telle qu'elle est édictée par le texte (art. 5, § 8) (2).

La limitation conventionnelle, ne pouvant avoir pour base qu'un chiffre supérieur à celui qui est prévu par le législateur, se trouve de ce fait dépourvue d'intérêt.

B) TRANSPORTS DE PERSONNES.

Non visés par la Convention de Bruxelles, les transports internationaux de personnes sont sou-

(1) Voir ci-après deuxième partie, chapitre IV, section III.

(2) « Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, une somme maximum différente de celle inscrite dans ce paragraphe (100 livres sterling par colis ou par unité sauf déclaration de valeur) peut être déterminée pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé. »

mis dans le présent comme dans l'avenir aux règles de droit international privé qui leur sont appliquées par la jurisprudence. Les clauses sur lesquelles les tribunaux français ont à se prononcer sont admises ou non par eux selon les mêmes principes que nous avons signalés en matière de transports de marchandises.

Si elles édictent une restriction moins large de la responsabilité de l'armateur, ou équivalente à celle dont l'admission est autorisée par la jurisprudence française, leur application ne fait aucun doute.

III

Transports aériens.

A) TRANSPORTS DE MARCHANDISES.

a) *Clauses exonératoires.*

La quasi totalité des Compagnies de navigation aérienne européennes se sont groupées pour offrir à leurs clients des conditions uniformes de transport. Les clauses d'irresponsabilité qu'elles ont incorporées à leur contrat, sont précisément celles dont nous avons étudié les manifestations en droit interne français, toutes les compagnies françaises, à l'exclusion de la Compagnie Générale Aéropostale, étant rattachées à l'« International Air Traffic Association ».

On ne trouve pas dans la jurisprudence française de décisions relatives à ces clauses.

Une convention internationale est d'ailleurs intervenue entre les Etats pour imposer un statut uniforme aux transports aériens que le développement croissant de leur possibilité d'action conduisait à relier entre eux un nombre de pays étrangers de plus en plus étendu.

Après le vote de la loi sur la navigation aérienne, en droit interne, le Gouvernement français, désireux de voir mettre à l'étude, dans une assemblée internationale, la question de la responsabilité du transporteur aérien, provoqua la réunion d'une conférence générale pour entreprendre, sur les plus larges bases possibles, l'étude de cette vaste question d'intérêt universel.

Cette conférence eut lieu à Paris du 27 octobre au 6 novembre 1925; 77 délégués représentant 43 Etats y prirent part. Elle constitua deux commissions, dont l'une fut chargée d'examiner l'avant projet français relatif à la responsabilité et de préparer un projet de convention.

La Conférence, les travaux terminés, se sépara, après avoir convenu de soumettre à l'appréciation des Gouvernements respectifs, les projets élaborés par la dite Commission. En outre, elle adoptait une motion tendant à la nomination d'un comité spécial d'experts, chargé de préparer la continuation de ses travaux.

A la suite de cette motion, fut constitué à Paris un comité international technique d'experts juridiques aériens qui, après avoir examiné un projet de lettre de transports internationaux, reprit l'é-

tude de la convention établie par la Conférence de 1925.

Jugeant opportun de fondre les deux questions, le Comité prépara, en 1927 et 1928, un avant-projet de convention relatif aux documents de transport aérien et à la responsabilité du transporteur, dans les transports internationaux par aéronef.

Cet avant-projet fut soumis à la deuxième conférence internationale de droit privé aérien qui eut lieu sur l'invitation du gouvernement polonais, à Varsovie, du 4 au 12 octobre 1929. Soixante-quinze délégués y prirent part représentant trente-deux Etats.

Dans sa séance de clôture, elle adopta un protocole final aux termes duquel le texte du « Projet de Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international » serait soumis à la signature des parties contractantes.

En septembre 1931, vingt-trois Etats, dont la France, avaient signé le texte; quatre seulement l'avaient ratifié : Le Brésil, l'Espagne, la Roumanie, la Yougoslavie. La France, l'Italie, la Pologne, l'Allemagne et l'Angleterre se concertaient pour déposer leur ratification le même jour. A cet effet un projet de loi a été voté par la Chambre et adopté par le Sénat le 3 juillet 1931 (1).

Le texte de la Convention de Varsovie, dont l'ensemble des dispositions règle avec sévérité la

(1) J. O. du 4 juillet 1931. Débats parlementaires, p. 1328.. La promulgation est intervenue le 18 octobre. J. O. du 18 octobre, p. 11054.

responsabilité du transporteur aérien (1), contient l'annulation formelle de toute clause d'exonération (2).

Ici encore l'irresponsabilité est désormais légale, elle ne pourra plus trouver son origine dans une convention particulière.

b) *Clauses limitatives.*

On ne trouve pas, en droit international aérien, de clauses limitatives de la responsabilité.

La Convention de Varsovie prévoit par elle-même la limitation de la responsabilité à 250 francs par kilo, sauf déclaration d'intérêt à la livraison.

Elle annule comme le fait la Convention de Bruxelles toute autre limitation qui ne constaterait pas un accord sur un chiffre supérieur (article 23). Cette stipulation qui constituerait une augmentation de la responsabilité de droit commun du transporteur est sans intérêt quant à la question que nous envisageons.

B) TRANSPORTS DE PERSONNES.

Comme pour les transports de marchandises, les clauses s'appliquant aux voyages effectués par l'intermédiaire des compagnies participant à l'Association Internationale du Trafic Aérien, sont facilement connues de nous puisque ce sont les mêmes qu'en droit interne.

(1) Il interdit dans tous les cas l'exonération de la responsabilité pour dommage causé à un voyageur. Voir le texte de la Convention, infra, annexe III, p. 218.

(2) Article 23. « Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente Convention, est de nul effet. »

Il n'y a pas, à notre connaissance, d'interventions jurisprudentielles qui aient eu à se manifester à leur sujet. Le législateur, par contre, les a implicitement bannies en prévoyant une responsabilité totale et en toute circonstance pour les dommages causés au voyageur.

La Convention de Varsovie, à la différence de celle de Bruxelles, a eu pour but, en effet, d'interdire les clauses à la fois dans les transports de marchandises et de voyageurs. Ceci s'explique : la loi française du 31 mai 1924, qui lui servit de guide, traitait également des deux questions, les litiges qui avaient attiré l'attention des juristes étaient nés uniquement à l'occasion de dommages causés à des voyageurs, enfin, la vulgarisation de l'avion comme moyen de transport, réservé au début à quelques privilégiés, rendait nécessaire la réglementation de ce mode de locomotion.

Cependant, ce ne sont pas, ainsi que nous avons pu l'observer dans les autres transports, les nécessités de la pratique qui ont imposé cette réglementation; le processus habituel a été inversé; on peut dire que la Convention est intervenue spontanément.

Ce trait remarquable a été souligné par M. le Général BOURGEOIS, Rapporteur de la loi au Sénat (1).

(1) « Cette codification anticipée qui constitue une innovation dans le processus d'évolution des Sciences Juridiques, nous paraît une heureuse modernisation de la science du droit... »

Rapport fait par M. le Général BOURGEOIS au nom de la Commission des Affaires Etrangères. Documents parlementaires 1931. Sénat, p. 1009, annexe 637.

DEUXIEME PARTIE

PROPOSITIONS QUI SE DÉGAGENT DU RAPPROCHEMENT DES CLAUSES D'IRRESPONSABILITÉ

Après avoir parcouru les différentes espèces de transports et pris contact, dans chacune d'elles, avec les stipulations conventionnelles d'irresponsabilité, après avoir apprécié l'accueil que la jurisprudence et le législateur leur a fait, il nous appartient de rapprocher les solutions intervenues et d'en dégager, en essayant de les justifier, certaines propositions qui sont communes à toutes les clauses.

CHAPITRE I

De la justification d'une différence de traitement fait aux clauses exonératoires et limitatives.

On est frappé, en faisant l'étude des clauses d'irresponsabilité, par la différence de traitement appliqué aux deux variétés de clauses : exonératoires et limitatives.

D'une part, un législateur sévère prohibe l'insertion de la clause exonératoire, ou ne l'admet qu'avec des restrictions, la jurisprudence ne fait produire, d'une manière générale, qu'un effet restreint à ce type de clause, enfin la doctrine est divisée et combattive à son sujet. De l'autre, ce même législateur laisse se développer les clauses limitatives ou n'y apporte qu'un frein modéré, les tribunaux les accueillent sans difficulté, la doctrine est uniformément d'accord pour autoriser le transporteur à limiter les conséquences pécuniaires de sa responsabilité.

On a longuement et explicitement justifié une telle différence de traitement.

A l'encontre de la clause exonératoire de nombreux arguments d'ordre juridique ont été présentés.

Les reprendre, ne serait d'aucune utilité pour notre étude. D'ailleurs, la théorie de la clause exonératoire a donné lieu à de si nombreux travaux, l'autorité des auteurs qui se sont attachés à examiner ce problème, le soin qu'ils y ont apporté, l'importance de leur œuvre sont si considérables, qu'on ne pourrait que reproduire ce qui a été dégagé par ces éminents juristes, n'apportant ainsi aucun élément nouveau à la matière (1).

Or, par élimination progressive des arguments présentés en faveur ou contre les clauses, on aboutit à deux textes antagonistes, auxquels en réalité se réduit toute la discussion : les articles 6 et 1134 du Code Civil, dans lesquels sont inclus ces deux principes généraux essentiels, qui paraissent intangibles : liberté des conventions, respect de l'ordre public.

La responsabilité du transporteur, ce caractère est consacré par une jurisprudence unanime, est de nature contractuelle. Elle suppose donc une entente entre les parties sur les conditions du contrat, la portée de leurs obligations, elle suppose, en un mot, la possibilité d'un accord intervenu pour limiter ou réduire à néant, dans certains cas, la responsabilité du débiteur. Proclamer la res-

(1) Voir l'exposé des différentes théories dans CASSVAN, thèse précitée.

ponsabilité contractuelle, pour en nier ensuite une des conséquences les plus logiques, semble un peu surprenant et même choquant pour ceux qui ont conservé la foi dans le principe d'autonomie de la volonté.

Or, cette volonté toute puissante, on lui oppose l'ordre public. Celui-ci interdit la stipulation de conventions ayant pour but de dispenser de la réparation d'un dommage celui qui l'a causé, conventions qui sont immorales, parce qu'une personne se décharge par avance de ses propres fautes, et qui sont une prime à la négligence et au bon plaisir du débiteur entraînant le gaspillage des patrimoines et de la richesse de la Société.

D'un point de vue plus pratique, plus particulier à notre sujet, deux idées dominent la prohibition. Ce sont celles qui en 1905 pour les transports par voie ferrée, en 1931 pour les transports maritimes, ont entraîné l'aboutissement d'un mouvement d'opinion défavorable à l'exonération conventionnelle.

La clause, présentée par les partisans de sa validité comme heureuse pour le créancier de l'obligation qui, grâce à elle, peut obtenir des conditions meilleures, tout en étant favorables au débiteur, dont elle allège les charges, en supprimant les dommages-intérêts éventuels, n'est pas consentie par le créancier. Elle lui est imposée par un débiteur bénéficiaire d'un monopole de fait ou de droit, contre son gré, sans qu'il puisse en discuter utilement les termes. Il n'est pas libre de le faire parce qu'il a l'impérieuse nécessité de contracter ou de renoncer au transport, il ne peut se passer des services qui

lui sont proposés ; il ne consent pas, il adhère au contrat.

Outre ce caractère oppressif, la clause, par l'assurance de l'impunité, est un encouragement au débiteur de se montrer négligent ; les avaries, les pertes vont se multiplier, entraînant la destruction de richesses qui disparaîtront, sans profit pour personne, au grand détriment des individus comme de la Société tout entière. C'est ce danger, surtout que la multiplication de la clause est inévitable par la facilité de son insertion, qui a été signalé même hypertrophié et qui a déterminé les solutions de la jurisprudence et les interventions du législateur.

La situation est-elle aussi sombre qu'on a bien voulu le dire ?

Tout d'abord y a-t-il un oppresseur et un opprimé comme on l'a si souvent et avec tant de vigueur proclamé ?

La plupart des transporteurs, parce qu'ils assurent un service public, sont en effet bénéficiaires d'une concession, d'un monopole de droit ou de fait, qui les place à l'abri de la concurrence ; mais, du fait de cette situation privilégiée, imposent-ils à leur gré les conditions les plus rigoureuses aux particuliers qui sont obligés de s'adresser à eux ?

Il n'en est rien, ce sont précisément les compagnies concessionnaires de ce service, les Administrations qui en sont chargées, qui présentent une certaine garantie pour les usagers. Elles ne sont pas libres de leur imposer telle clause, tel contrat qui leur plaît, elles n'établissent pas à

leur guise les conditions du transport, celles-ci leur sont imposées comme elles le sont aux particuliers. L'Etat concédant intervient pour rétablir l'égalité entre les parties, pour empêcher une oppression par le débiteur jouissant d'une situation privilégiée.

D'ailleurs, le contrat d'adhésion, si toutefois il y a adhésion, par son caractère de généralité, de permanence, de rigidité, s'oppose à la fraude à l'oppression (1). L'offrant expose à tous, les conditions dans lesquelles il entend contracter ; les particuliers qui s'y conforment savent à quoi ils s'engagent. Quand aux compagnies ne jouissant pas d'un monopole, elles sont soumises à une certaine concurrence (2) d'entreprises du même moyen de locomotion ou de moyens de transport différents (3), elles subissent d'autre part la force des lois économiques et font partie de groupements qui souvent leur imposent les conditions du transport.

Si l'on veut regarder avec impartialité les rap-

(1) G. RIPERT : *La Règle morale dans les obligations*.

(2) En droit maritime cette assertion n'est vraie qu'en partie; il y a bien une concurrence des prix, mais ils sont en fonction d'une responsabilité amoindrie. D'ailleurs, en France comme à l'étranger il existe une quasi uniformité dans les conditions de transport offertes.

(3) Transports aériens et maritimes. Transports aériens et transports par voie ferrée. Transport par mer (cabotage) et par voie ferrée. Cette dernière concurrence est très nette, elle se manifeste au profit du transporteur maritime qui offre une diminution très sensible du coût du transport, contre-partie appréciable à une clause d'exonération.

ports qui s'établissent entre le transporteur et les usagers, d'une façon générale, on peut constater que ces derniers acceptent volontairement, librement, la clause d'irresponsabilité. Ils y trouvent, quand ils le font leur intérêt, car, en compensation, un sensible abaissement du coût du transport leur est concédé.

Ceci est extrêmement net en matière de chemins de fer.

Les clauses d'irresponsabilité, dans la mesure où elles subsistent, se trouvent insérées dans les tarifs spéciaux.

Le tarif spécial est conditionnel, il n'est appliqué qu'à celui qui en fait la demande.

L'expéditeur est libre de ne pas le choisir, de voir si son intérêt lui commande de diminuer le prix du transport ou de préférer l'application du tarif général qui, lui, comporte une responsabilité intégrale et lui conserve toute garantie.

On peut constater qu'il ne fait que très rarement le choix de celui-ci. Bien mieux, il revendique avec opiniâtreté l'application du tarif spécial quand il a oublié d'en faire la demande au transporteur.

Où est la pression exercée par le voiturier qui exige avec rigueur, pour lui en faire l'application, la mention expresse de la volonté du contractant de se soumettre au tarif spécial ? Pourquoi vouloir rompre l'équilibre en sens inverse et mettre tous les risques du côté du transporteur ?

Et, n'est-il pas édifiant de constater que les usagers, qui réclament la soumission au tarif spé-

cial pour obtenir une réduction du prix du transport, qui en ont profité, proclament qu'ils ont été opprimés, qu'ils n'ont pas librement contracté, afin d'invoquer à leur profit un droit auquel ils ont librement renoncé, dès qu'ils sentent peser sur eux la contre partie de l'avantage qui leur a été concédé.

Dans les transports maritimes la situation n'est pas aussi favorable au contractant, les clauses sont insérées dans le connaissement; elles se trouvent en quelque sorte imposées au chargeur qui n'a pas le choix entre deux tarifs.

Toutefois, si l'on va au fond des choses, on peut constater qu'il paie moins cher avec les clauses de non responsabilité qu'il ne paierait si la responsabilité de l'armateur était entière, il bénéficie en réalité d'un tarif réduit. S'il veut éviter les conséquences de la clause, il a la possibilité de faire assurer ses marchandises.

Cette faculté représente pour lui l'équivalent d'un tarif normal à responsabilité entière.

D'ailleurs, s'il avait le choix entre deux tarifs en userait-il ?

L'expérience a montré qu'il n'en tiendrait aucun compte. La Compagnie anglaise de navigation P. et O. a longtemps mis à la disposition des chargeurs, des formules de connaissements contenant une augmentation du fret et garantissant pleine et entière responsabilité. Jamais un chargeur n'en a fait la demande (1). De même, en France, le con-

(1) Réponse de Sir NORMAN HIL à M. Léopold DOR lors de la discussion des règles de la Haye.

naissement rose de Marseille établissant des conditions analogues, en 1903, ne fut jamais employé (1).

La concurrence internationale, la pratique de l'assurance, l'abaissement du fret en proportion de la limitation de la responsabilité, viennent rétablir l'équilibre entre les deux contractants, si bien que, sous la prétendue adhésion, se cache bien souvent l'accord des volontés. Les chargeurs, gens avertis, groupements d'exportateurs ou d'importateurs, auront discuté avec l'armateur ; s'ils acceptent les clauses, c'est parce qu'ils recherchent un faible prix de transport et parce qu'ils s'assurent contre les risques de mer ayant le caractère de cas fortuit et de force majeure ; peu importe que d'autres cas s'y ajoutent, l'assurance les couvrira.

Si quelques-uns se trouvent avoir contracté dans l'ignorance des conséquences de leurs engagements, ce sont des cas d'espèce sur lesquels on ne peut fonder une règle générale.

Il leur appartient de prouver que leur consentement n'a pas été libre et de faire annuler le contrat (2).

(1) Dissertation de M. DE ROUSSIERS, Conférence de Bruxelles 1923.

(2) Cette idée a cependant eu quelque crédit à l'étranger, les entreprises concédées ne peuvent s'affranchir de leur responsabilité que dans des cas délimités, art. 471 du Code Civ. allemand, 455 du Code fédéral Suisse. — La Convention de Bruxelles prohibe les clauses dans les connaissements (contrats d'adhésion), reconnaît leur validité quand elles sont incluses dans une charte partie entièrement discutée par les contractants.

Dans les transports aériens la question ne peut même pas être discutée, les risques du transport sont connus, acceptés par une clientèle avertie, qui fait librement le choix de ce mode de locomotion (1).

Quant à la question du danger couru par la marchandise il a été signalé maintes fois.

Couvertes par les clauses de non responsabilité, les compagnies n'apportent pas à la conservation de la marchandise des soins onéreux qui ne sont pas dictés par son intérêt. Pourquoi augmenteraient-elles et choisiraient-elles mieux leur personnel, pourquoi perfectionneraient-elles leur matériel, toutes choses coûteuses, si elles ne doivent pas répondre des conséquences de leur négligence ? (2)

Il convient tout d'abord de limiter le champ d'application de cette critique aux seuls transports maritimes. Les compagnies de chemins de fer, qui, déjà avant la loi de 1905 usaient avec une très grande modération des clauses des tarifs spéciaux, ont apporté, après le vote de cette loi, le même soin dans l'exécution des obligations mises à leur charge. On n'a pas constaté une diligence plus grande, moins d'avaries, de casse, de perte, depuis la suppression de l'irresponsabilité édictée par la loi Rabier. Si on se rapporte aux chiffres des

(1) Cass., 21 juillet 1930. G. Palais 1930-2-373.

(2) Rapport de M. ROUX-FREISSINENG, J. O. du 20 mars 1931, p. 2044. Débats Parlementaires, n° 48. — Voir également Tribunal de Commerce de Bordeaux, 7 janvier 1921, précité.

indemnités payées à ce titre et qui n'ont fait que croître (1) on serait même tenté de conclure à moins de diligence ; ces chiffres sont en fonction d'un trafic toujours plus intense et de la sévérité des tribunaux mal avertis sur les difficultés de la réalisation impeccable de l'opération de transport ; ils prouvent que les clauses d'exonération, insérées dans un contrat de transports terrestres, ne conduisent pas au gaspillage des patrimoines mais à une meilleure répartition des risques nés de cette opération.

Pour les transports aériens, le champ d'expérience est trop restreint dans le temps et par le nombre des usagers, pour qu'un tel danger soit signalé à leur propos.

C'est donc au seul transporteur maritime que s'adresse la critique précitée. Il faut reconnaître qu'elle est un peu fondée. En fait, les compagnies de navigation, protégées par une jurisprudence qui leur était favorable, en ont abusé.

On ne peut dire qu'intentionnellement elles ont commis une négligence, mais, ne craignant pas la menace de dommages-intérêts à payer, elles ont apporté instinctivement moins de soins aux marchandises qui leur étaient confiées.

Le projet de loi, voté par la Chambre des Députés en conformité avec le texte de la Convention de Bruxelles, qui supprime dans la mesure où les

(1) En 1913, le montant total des indemnités pour pertes, avaries, retards payées par les cinq grandes compagnies et l'administration de l'Etat s'élevait à la somme de 17 millions, il atteignait en 1929 pour trois de ces compagnies seulement : Nord, Est, P.L.M., 78 millions.

conditions spéciales à la navigation maritime le permettaient, l'irresponsabilité du transporteur, doit donc être approuvé puisqu'il doit aboutir à augmenter la vigilance du débiteur menacé de réparer le préjudice qu'il aura causé.

Autant il était malaisé de soutenir la validité de la clause d'exonération en présence d'un législateur sévère, d'une jurisprudence plus ou moins bienveillante et d'une doctrine en majorité adverse résolue de ce genre de conventions, autant il est aisé de justifier la licéité de la clause limitative tant est grande la bienveillance du législateur, de la jurisprudence, de la doctrine (1) à leur égard.

Il faut reconnaître que c'est un procédé avantageux pour l'une et l'autre partie. Il assure la réparation, il permet d'apprécier à l'avance les conséquences pécuniaires du manquement à l'obligation et de s'assurer à concurrence de leur montant, il met à l'abri de l'appréciation arbitraire du magistrat, les parties fixent un maximum de responsabilité que le juge ne pourra pas dépasser et s'il intervient, il le fait par interprétation restrictive de leur volonté, la clause étant dérogatoire au droit commun.

Elle présente également des avantages incontes-

(1) La presque totalité des auteurs, les adversaires même les plus acharnés des clauses d'exonération, s'accordent à reconnaître que la clause de limitation doit être tenue pour valable : Lyon, Caen et Renault, *Traité de Droit Civil*, tome 5, n° 74 (4^e édition) — RIPERT : *Droit Maritime*, p. 65. — Paul ESMEIN, p. 319 et suiv. — BONNECASE : *Droit Maritime*, p. 527 bis. — MEIGNIÉ : *Responsabilité et Contrat*, p. 84. — WHAL, n° 434-618, etc...

tables sur la limitation légale. Celle-ci a une trop grande rigidité et souvent la volonté de la loi est un nouvel arbitraire, car la limitation doit pouvoir varier avec les situations, en proportion des risques courus, de la valeur de la chose, la durée du trajet, le prix du transport. Tout cela est réalisé par la limitation conventionnelle.

Cette limitation se présente comme une sorte de transaction entre les intérêts du transporteur et des chargeurs et expéditeurs, une sorte de partage des risques pour le cas où le débiteur n'exécute pas l'obligation. La clause détermine le chiffre des dommages intérêts qu'il paiera, le créancier ne pourra en exiger davantage.

On lui accorde surtout le grand mérite de ne pas heurter l'ordre public. Elle n'atteint pas la responsabilité dans son principe mais seulement dans ses conséquences pécuniaires. Loin d'exclure la responsabilité du transporteur elle en présuppose l'existence par cela même qu'elle la conditionne en l'enfermant dans des limites précises (1).

Elle trouve en outre à s'appuyer sur deux arguments de texte, bénéfice dont la clause exonératoire n'a pu user : les articles 102 du Code de Commerce et 1152 du Code Civil. Le premier cite au nombre des énonciations que la lettre de voiture doit contenir l'indemnité due pour cause de retard ; si l'indemnité afférente au retard peut revêtir un caractère forfaitaire et conventionnel on ne voit pas pourquoi il en serait autrement de celle qui

(1) Cass. 2 août 1890, D. 1891-1-34. — 25 juillet 1892. D. P. 1892-1-483.

correspond à la perte et aux avaries des marchandises ; le deuxième dont les dispositions sont très claires prévoit et rend licites les clauses pénales. Or, dit-on, dans son fondement comme dans son fonctionnement la stipulation limitative apparaît sous la forme d'une clause pénale dont elle n'est qu'une variante.

Peut-on en réalité fonder cette validité sur celle de la clause pénale ?

La clause limitative se sépare en effet de la clause pénale par de nombreux côtés (1).

Elle ne joue qu'à défaut de la démonstration du dol et de la faute lourde du débiteur (2), la clause pénale couvre toute faute.

Elle constitue un maximum qui n'est pas appliqué si le préjudice réalisé est inférieur ou si elle a été stipulée pour un ensemble d'obligations et que certaines seulement sont restées inexécutées (3). La clause pénale est une somme fixe, elle ne peut être modifiée par le juge.

Troisième différence découlant de la précédente : la clause pénale s'applique automatiquement sans

(1) E.-H. PERREAU : *Revue critique*, 1900, p. 485 et suivantes.

(2) Cass. Civ. 3 janvier 1922, DOR s, 1, 356 — 6 novembre 1922, SIREY, 1923-1-903. — 22 janvier 1923, D. P. 1925, 1, 91. — Requêtes, 24 avril 1928, DOR, s, 6, 253. — Tribunal de Commerce de la Seine, 21 décembre 1929, DOR, s, 8-132. — Tribunal de Commerce de Marseille, 31 octobre 1923, DOR, s, 1, 461. — 12 novembre 1923, DOR, s, 2-513.

(3) Rouen, 2 avril 1919. A. tome XXXI-893.

que la démonstration d'aucun préjudice n'ait été faite, la clause limitative nécessite la preuve d'un dommage dont le montant doit être au moins égal à celui prévu par elle.

Enfin, alors que la clause pénale s'applique, si minime que soit l'indemnité stipulée, la jurisprudence repousse la clause limitative si elle se révèle trop inférieure, dérisoire par rapport au préjudice souffert, sous prétexte qu'elle couvre en réalité une véritable clause d'exonération (1).

On ne peut donc, étant données toutes ces dissimulations, considérer les clauses limitatives comme une variante de la clause pénale et faire de celle-ci le fondement de la validité de celle-là. Cet argument de texte doit cependant être retenu en considération de l'influence certaine qu'il a exercé sur la jurisprudence.

Or, si l'on va au fond des choses, on constate que par un certain côté la clause limitative est plus dangereuse que la clause exonératoire. En effet, en présence d'une clause de ce genre, le créancier peut prétendre à une réparation intégrale du préjudice causé, s'il apporte la preuve de la faute quelconque du débiteur.

La clause limitative s'impose aux parties, au juge ; la jurisprudence n'admet pas que le créancier, touchant le montant de l'indemnité sans avoir à prouver la faute du débiteur, puisse, en rapportant cette preuve, obtenir une indemnisation complète.

(1) Civ. 12 juillet 1923, S 1925-1-84. — Besançon, 27 janvier 1911, S 1911-2-277 et décisions citées infra.

Comment donc expliquer la bienveillance avec laquelle la clause est considérée ?

Outre qu'elle ne heurte pas l'ordre public en n'atteignant pas la responsabilité dans son principe, elle est économiquement moins dangereuse que la clause d'exonération.

Elle donne au créancier une compensation certaine tout en contraignant le débiteur à veiller sur l'exécution correcte de l'obligation puisque sa responsabilité peut être éventuellement engagée ; d'autre part elle apparaît comme librement acceptée par le créancier dont elle respecte les droits. Cela est très net pour la déclaration de valeur qui vaut limitation de responsabilité au chiffre déclaré par l'expéditeur lui-même.

CHAPITRE II

D'une justification sur la base de la responsabilité professionnelle du transporteur de la solution de droit commun quant à la valeur attribuée par la jurisprudence aux clauses d'exonération.

Une autre remarque, moins évidente que la première, mais se dégageant cependant de l'examen des clauses d'irresponsabilité dans le domaine jurisprudentiel, s'est imposée à nous, tandis que nous déterminions les solutions de principe, consacrées par les cours et tribunaux appelés à statuer sur une clause exonératoire de la responsabilité née à l'occasion de l'inexécution du contrat de transport.

La Cour de Cassation qui, à la différence de ce que nous avons noté à propos des clauses déterminant l'étendue de la responsabilité, a revendiqué l'exercice de son pouvoir de contrôle dans la catégorie des clauses d'exonération proprement dites, attribue en principe à la clause d'irresponsabilité *l'effet du renversement de la preuve*. En

d'autres termes, elle met à la charge du plaignant la preuve que le dommage est dû à une faute du transporteur. En l'absence de cette preuve, la clause produit son effet exonératoire.

C'est pour la première fois, le 4 février 1874, que la Chambre Civile de la Cour de Cassation consacrait cette solution.

« Les stipulations des tarifs spéciaux des chemins de fer, disait-elle, n'ont pas pour effet d'affranchir la Compagnie de toute responsabilité pour les fautes commises par elle ou ses agents, mais elles ont pour résultat d'en mettre la preuve à la charge de l'expéditeur (1). »

Cette doctrine confirmée plus de cent fois en matière terrestre, avant la prohibition prononcée en 1905 par le législateur, se retrouve en droit maritime (2) et en droit aérien (3) ; elle a même été consacrée législativement en quelque sorte, le Rapporteur de la loi du 31 mai 1924 sur la Navigation Aérienne ayant spécifié que la validité de la clause était admise dans la mesure ou la preuve de la faute du transporteur ne serait pas rapportée.

(1) Cass. Civ. 4 février 1874. D. 1874-1-305.

Dans le même sens civ. 14 juillet 1874, S 1875-1-32. — 30 juin 1896. D. 1897-1-43. — Requêtes, 28 février 1900, S 1900-1-209, note Lyon-Caen. — Civ. 19 février 1900, S 1900-1-238, 6 janvier 1904, D. 1906-1-287. — Requêtes, 10 décembre 1907, D. P. 1913-1-45.

(2) Requêtes, 22 avril 1874, D. 1875-1-558. — Civ. 6 mars 1912. A. tome XXVII, p. 799. — Cass. 19 novembre 1929, Dor. s. 8-1. et arrêts cités infra première partie p. 51-52.

(3) Cass. 12 mai 1930. Gaz. Palais 1930-2-118. — 21 juillet 1930. Gaz. Palais, 1930-2-373. — 11 février 1931. Gaz. Palais, 20 mars 1931.

Et cependant, malgré le nombre et l'importance des décisions intervenues, aucune justification n'en a été donnée par les arrêts.

Comment, juridiquement, expliquer le système adopté par la Cour de Cassation.

A cette fin, différentes théories ont été proposées.

La première a pour origine une solution donnée par TROPLONG dans son traité sur le Louage (1) à propos des clauses de non responsabilité insérées dans les contrats de transport.

D'après lui, les parties n'ont pas voulu une exonération complète ; le débiteur a entendu seulement s'affranchir des causes indépendantes de sa faute, cas dans lesquels l'inexécution serait réputée due au cas fortuit.

Le créancier doit prouver l'impossibilité d'attribuer le caractère libératoire de la force majeure à la cause d'inexécution en démontrant la faute du débiteur.

Cette théorie rend compte de l'effet de renversement, elle explique pourquoi l'exonération de la faute légère ne peut être admise, si légère soit-elle elle serait en contradiction avec la force majeure, mais elle ne semble pas conforme à la volonté des parties ; le débiteur désire toujours se libérer des conséquences de ses actes même fautifs.

D'ailleurs, cette doctrine n'a pu déterminer le revirement de jurisprudence qu'elle tend à expliquer, celui-ci n'étant pas intervenu tant que TRO-

(1) *Le Droit civil expliqué* : « Le contrat de Louage », tome III, p. 167, § 942.

LONG présidait la Cour Suprême ; cette dernière, d'autre part, ne fit jamais allusion à cette théorie.

La deuxième analyse ramène la clause à une convention sur le déplacement de la preuve.

Conformément aux articles 1156 et 1157 du Code Civil il faut rechercher l'intention des parties et lui donner le sens avec lequel elle peut avoir quelque effet. Les parties ont voulu créer un engagement et modifier la situation au point de vue de la responsabilité telle qu'elle se fut présentée d'après les principes. Elles pouvaient admettre un renversement de la preuve. L'effet de la clause sera restreint à ce renversement. Le débiteur reste responsable de l'inexécution mais seulement si le créancier établit que celle-ci est imputable à sa faute.

Cette explication dénature la réalité des faits. Jamais la convention d'exonération des pertes et avaries n'a présenté ce caractère de renonciation aux avantages de la preuve, en matière contractuelle. Elle ne peut être retenue.

D'après la troisième explication, le débiteur ne s'engagerait pas à procurer un résultat, mais à effectuer avec soin son obligation ; pour démontrer l'inexécution de cette obligation, la preuve de la faute serait nécessaire (1).

On peut adresser à cette thèse le même reproche de ne pas concorder avec la véritable intention des parties ; le débiteur entend promettre un résultat,

(1) AUBIN : *Responsabilité délictuelle et Responsabilité contractuelle*. Thèse Bordeaux, 1897.

mais s'affranchir de sa responsabilité même fautive s'il ne s'exécute pas.

Dans l'impossibilité où elle se trouvait de justifier sur le plan contractuel la solution adoptée par la Cour de Cassation, la doctrine s'est orientée vers une analyse différente. On a justifié la solution de la Cour de Cassation de la façon suivante : les parties peuvent affranchir le débiteur de sa responsabilité contractuelle mais non de sa responsabilité délictuelle dont il est toujours tenu. Si par une clause on fait disparaître la responsabilité contractuelle, aussitôt et inéluctablement apparaît la responsabilité délictuelle (1).

Cette explication semble bien concorder avec le renversement de la preuve. Suivant le système admis en matière contractuelle, c'est le débiteur qui doit prouver sa non responsabilité; en matière délictuelle c'est à celui qui invoque le délit de prouver la faute de son auteur. Dès lors, la responsabilité contractuelle étant écartée et l'autre restant

(1) THALLER : *Annales de Droit Commercial*, 1887, 1, p. 188-225. — E. BARTIN sous AUBRY et RAU § 445, 446. — E.-H. PERREAU, note au *Sirey*, 1901-1-401. — SAINTELETTE : *Responsabilité et Garantie*. — SAUZET : *Revue Critique*, 1883, — J. BONNECASE, sup. au BAUDRY LACANTINERIE, tome II n° 452 et suivants, p. 559. « La loi est la seule source d'obligations, la volonté humaine ne peut que déclancher son application. Les principes élémentaires de la responsabilité sont consignés dans les articles 1382 et suivants. Ils s'imposent même quand la responsabilité entre en jeu à l'occasion de l'inexécution contractuelle. » — RIPERT, note au D. P. 1926, 1-5 — *Droit Maritime*, tome II n°s 1772 et 1774.

en vigueur, automatiquement le fardeau de la preuve passe sur les épaules du créancier.

Une semblable explication suppose admis le cumul des responsabilités et le caractère d'ordre public de la responsabilité délictuelle, puisque le débiteur ne peut s'en exonérer en même temps qu'il s'affranchit de sa responsabilité contractuelle.

Le cumul de responsabilité, rappelons-le en quelques mots, qui suppose deux responsabilités contractuelle et délictuelle distinctes, aboutit à soumettre en toute occasion les parties à un contrat à deux responsabilités dont l'une, la responsabilité délictuelle, est sous jacente, préexistante. Elle sanctionne le respect d'obligations légales sous l'empire desquelles demeurent les contractants tout en s'engageant à des obligations réciproques.

Cumul qui comporte une double conséquence : d'une part le choix par le créancier, au cas d'inexécution d'une obligation contractuelle, de se placer pour obtenir réparation, sur le terrain contractuel ou délictuel, d'autre part, l'apparition automatique de la responsabilité délictuelle, pour le cas où la responsabilité contractuelle ne pourrait être mise en jeu (1).

Peut-on dire qu'il faille expliquer la solution de la Cour de Cassation au moyen de ces deux idées ?

(1) La critique de cette théorie est longuement développée dans LALOU : *Responsabilité Civile*, n^{os} 24 et 259. — DEMOGUE : *Obligations*, tome V, n^{os} 1230 et suivants. — *Revue trimestrielle* 1923, p. 645 et suivantes. — JOSSE-RAND : *Droit Civil*, tome II, n^o 478. — *Les Transports*, p. 628. — note au D. P. 1927-1-105. — BRUN : *Nature et rapports de la responsabilité contractuelle et délictuelle*.

Une objection extrêmement importante détruit en partie l'une des bases sur lesquelles s'appuie cette thèse : la Cour de Cassation a formellement écarté dans des cas très nets le cumul possible des responsabilités (1). Comment accepterait-elle implicitement ce qu'elle a explicitement rejeté ?

Quant au caractère d'ordre public de la responsabilité délictuelle, est-il nécessaire d'en discuter dès lors que le cumul n'est pas admis ?

La question présenterait un intérêt si la responsabilité du transporteur n'était pas en tout état de cause de nature contractuelle et s'il s'agissait de résoudre le problème de la validité d'une clause d'exonération de la responsabilité délictuelle.

Quoi qu'il en soit, on peut affirmer que ce caractère d'ordre public de la responsabilité délictuelle

Thèse Lyon, 1930. — MEIGNIÉ : *Responsabilité et Contrat*. Thèse Lille 1924. — PLANIOL, RIPERT, ESMEIN : *Traité Pratique de Droit Civil*, tome VI, n° 493. — SALEILLES : *Théorie générale des Obligations*, n° 332. — HUGUENEY, note au *Sirey*, 1915-1-113. — MAZEAUD : « Responsabilité délictuelle contractuelle », *Revue Trimestrielle*, 1928, p. 551 et suivantes.

(1) Cass. Requêtes, 23 novembre 1885, D. P. 1886-1-11. — 21 janvier 1890, D. P. 1891-1-380. — 22 janvier 1918, *Gaz. des Tribunaux*, 1^{er} février 1918. — Civ. 29 juin 1896, D. P. 1897-1-123. — 21 novembre 1911, D. P. 1913-1-249. — 14 et 15 janvier 1918, S 1920-1-75, cassant Bordeaux, 8 juillet 1911, S 1911-2-333, note FERROU. — 11 janvier 1922, D. P. 1922-1-16, S 1924-1-105, note DEMOGUE. « Les articles 1382 et suivants sont sans application quand la faute a été commise dans l'exécution d'une obligation résultant d'un contrat ». — Requêtes, 13 mai 1925, *Gaz. Palais*, 4 juillet 1925. — Civ. 6 avril 1927, D. P. 1927-1-111. — S. 1927-1-207, note H. MAZEAUD.

est vivement combattu par une grande partie de la doctrine (1) ; l'idée que la règle de l'article 1382 du Code Civil peut être atteinte par des conventions particulières gagne du terrain.

Le caractère d'ordre public de la responsabilité délictuelle n'étant pas consacré, la jurisprudence étant hostile au cumul des responsabilités, il est donc bien difficile d'admettre que la solution du renversement de la preuve se justifie par ces deux considérations (2).

Si on étudie les arrêts d'ailleurs, une constatation se retrouve nettement dans les solutions qu'ils donnent ; jamais les conséquences normales du cumul n'accompagnent le renversement de la preuve. Le créancier est contraint de faire la preuve d'une faute dans l'inexécution, mais aucune autre règle de la responsabilité délictuelle, qui devrait cependant s'appliquer si le cumul n'était pas étranger à cette solution, n'est mentionnée. Un arrêt a même formellement maintenu l'application des règles

(1) JOSSERAND : *Les Transports*, n° 627. *Droit Civil*, tome II, n° 470-474. — RIPERT : *Droit Maritime*, tome II, p. 725, note au D. P. 1926-1-5. — MAZEAUD : « Responsabilité délictuelle », *Revue Trimestrielle*, 1929, p. 657.

(2) Peut-être qu'à la longue l'explication par le cumul finira par pénétrer dans la jurisprudence elle-même. Dans un de ses derniers arrêts (21 juillet 1930 Gaz. Palais 1930-2-373), la Cour de Cassation relève que la responsabilité quasi délictuelle étant exclue par l'arrêt, aucune faute n'ayant été relevée à sa charge ou à celle du pilote, la clause d'exonération eut dû être appliquée. Mais la formule n'a pas été reprise dans les arrêts postérieurs statuant dans des espèces semblables.

conventionnelles alors que le renversement de la preuve a eu lieu (1).

De plus, si on examine les motifs des arrêts, on trouve les formules suivantes : « La clause a pour effet de mettre la preuve des fautes imputées à la Compagnie à la charge de ceux qui les invoquent. »

« Elle a pour résultat, *contrairement au droit commun*, d'en mettre la preuve de la faute à la charge de l'expéditeur » etc...

L'article 1382 n'est jamais invoqué ; bien mieux, en employant l'expression « *contrairement au droit commun* », la Cour de Cassation souligne bien le maintien dans le domaine contractuel.

Il en est de même pour les conflits de lois. Si la jurisprudence appliquait les règles de la responsabilité délictuelle, elle devrait se rapporter à la loi du lieu où le délit a été commis. Or, cette conséquence n'a jamais été admise par aucun tribunal. La jurisprudence renvoie, nous le verrons, à la *lex loci contractus*, loi du lieu du contrat, s'appliquant en matière de responsabilité contractuelle.

Enfin, si on admettait cette solution, on mettrait la jurisprudence en contradiction avec elle-même.

Elle enlèverait à la clause la possibilité d'élimi-

(1) Cassation — Requêtes, 28 février 1900, D. P. 1900-1-286 « La faute commise par le Capitaine n'étant pas contestée, la Cour a maintenu à bon droit la Compagnie dans les liens des obligations résultant pour elle des articles 103 du Code de Commerce, 1782 et suivants du Code Civil » (il s'agit de navigation fluviale).

Dans le même sens Civ. 27 mars 1924 Gaz. Palais 6 mars 1924.

ner la responsabilité délictuelle, alors qu'elle l'élimine elle-même purement et simplement dans le contrat de transport. Par l'effet de la clause d'irresponsabilité, cette responsabilité renaîtrait !

Ne peut-on expliquer plus simplement la solution de la Cour de Cassation en lui donnant une justification par l'évolution historique de la doctrine de cette Cour, traduisant l'évolution de la notion de responsabilité ? (1)

Dans ses premiers arrêts, la Cour Suprême annulait les clauses d'exonération parce qu'il était contraire à l'ordre public, immoral de la part du débiteur, de s'affranchir de la responsabilité de ses fautes ; mais, lorsque toute idée de faute s'est trouvée absente de l'obligation de réparation du dommage causé par la réalisation d'un risque, il ne lui a plus été possible d'interdire absolument l'exonération.

La condamnation de la clause s'est donc trouvée restreinte à l'interdiction, pour le professionnel, de s'affranchir de ses fautes. La preuve de celles-ci a été attribuée au créancier de l'obligation, car, laisser à la charge du débiteur le soin de se dégager en démontrant la cause du dommage c'était par la difficulté de cette preuve, défendre en quelque sorte l'exonération, même en l'absence d'une faute. Il y avait là en même temps une solution d'opportunité. La Cour de Cassation en n'accordant qu'une satisfaction partielle au principe de la liberté des conventions, en découvrant dans le déplacement du fardeau de la preuve un pro-

(1) L. HUGUENEY, note au *Sirey*, 1925-1-113.

cédé pour restreindre la portée des clauses, tenait compte des nécessités économiques, de l'obligation de préserver les patrimoines des particuliers, la richesse de la Société, contre la négligence d'un débiteur protégé par une clause d'irresponsabilité.

La faute, et en son absence, le respect de l'ordre public, économique, sont les deux limites que les clauses d'irresponsabilité se voient en principe assigner. La deuxième, la seule dont on pouvait user à l'encontre d'un professionnel s'exonérant d'un risque, a été utilisée largement par les tribunaux afin de réduire, autant qu'il était possible de le faire, la portée de clauses qui normalement auraient dû produire un effet exonératoire absolu.

CHAPITRE III

Des limites apportées au champ d'application des clauses, sur la base du respect de l'ordre économique.

L'acte professionnel du transporteur est lié étroitement à la vie économique. Il ne doit pas y introduire un élément de désordre, de gaspillage.

Cette interdiction, si elle n'apparaît pas toujours dans les décisions jurisprudentielles, ne doit pas être perdue de vue au cours des développements qui suivront, car elle se trouve à la base de la lutte engagée contre les clauses protectrices des transporteurs.

Cette lutte nous apparaîtra surtout dans les transports maritimes, ce qui s'explique par le danger particulier auquel est exposé journellement une quantité considérable de marchandises d'une grande valeur, abandonnées, par leur propriétaire nullement protégé, au bon vouloir du transporteur.

Dans les transports terrestres, les clauses exonératoires, étroitement cantonnées dans le domaine du retard, n'ont pas présenté la conséquence re-

doutable de l'irresponsabilité : gaspillage et pertes sans profit. C'est à propos des clauses limitatives seulement, qu'une défense s'est organisée, dans la mesure où la limitation semblait se transformer, en une véritable clause exonératoire à cause de l'infime réparation qu'elle apportait au dommage subi.

Quant aux transports aériens, ils sont à l'aube de leur exploitation, peu utilisés encore, pour de faibles quantités de marchandises, ils n'ont pas donné lieu à des abus ; les limites à la possibilité de ceux-ci ont été apportées par le législateur lui-même.

La même remarque que nous inspirait la clause d'exonération pour cause de retard en droit terrestre, se retrouve à propos des transports de voyageurs. Ces clauses n'ont pas donné lieu à des difficultés du genre de celles que nous rencontrerons en matière de marchandises.

L'hypothèse de dommages causés à la personne du voyageur est en effet rare ; l'application de la clause exonératoire n'atteint que quelques individus en particulier, ne touche pas aux patrimoines, à l'ordre économique. On s'est d'ailleurs peu intéressé à ces clauses. En droit maritime, lorsque campagne a été faite à leur encontre, personne n'a signalé leur danger, leurs inconvénients, dans le transport des passagers. La Convention de Bruxelles a été spécialement écrite pour les marchandises et la loi française prise en application de cette convention, a reproduit cette réserve. Le législateur n'est intervenu que dans les transports aériens, parce qu'un assez grand nombre d'accidents causant des morts

et des blessures étaient survenus au début de leur exploitation.

SECTION I

Les transports terrestres

Les clauses limitatives de responsabilité sont en principe, nous l'avons vu, largement validées. Elles peuvent être opposées à l'expéditeur ou au destinataire, même dans le cas où le dommage dont ils se plaignent est dû à la faute lourde du transporteur (1).

Pour restreindre le champ d'application de la clause, les tribunaux inférieurs utilisèrent l'idée de caractère dérisoire de la limitation prévue par les clauses (2), elles le firent souvent au mépris de

(1) Cet effet a été nettement affirmé à plusieurs reprises par la Cour de Cassation : Civ. 19 mars 1869 S 1869-1-225. — 3 août 1884 B. A. 1884-225. — 20 janvier 1919, B. A. 1919-2-172. — Tribunal Civil de la Seine, 8 juillet 1909 B. A. 1910-2-144 ; et dissertation de M. Bourcart au Sirey 1908-2-149.

(2) Voir en ce sens : Paris 25 octobre 1927, Gaz. Palais 1927-2-885 — Paris, 2 novembre 1921 D. P. 1922-2-18, « Considérant que la somme de 300 francs, indiquée comme maximum de garantie au contrat est sinon vile, du moins tellement insuffisante eu égard à la valeur des objets transportés qu'on peut affirmer qu'X n'eut pas traité s'il l'eut connue. »

Lyon, 27 janvier 1930 D. H. 1930-277 (forfait de vingt francs) — Cassation, 12 juillet 1923. S. 1925-2-84 pour le principe, et arrêts cités ci-après.

principes certains dont la Cour de Cassation dut rappeler le respect.

Il en est ainsi de l'application qui a été faite du tarif spécial relatif aux animaux, ayant une valeur n'excédant pas un maximum par tête d'une somme déterminée (1).

Certains tribunaux estimant que ces tarifs contenaient une stipulation dérisoire et qu'il y avait là véritablement exonération du transporteur, décidèrent que la valeur de l'animal, excédant le maximum prévu par le tarif, les dommages-intérêts à allouer en cas de perte auraient dû être calculés d'après la valeur réelle de l'animal, sans que la Compagnie puisse opposer la limitation prévue par le tarif (2).

La même solution a été donnée pour le transport de soies aux conditions d'un tarif s'appliquant à des marchandises n'excédant pas une certaine valeur au kilogramme (3).

(1) Tarif appliqué fréquemment, car l'expéditeur cherche à obtenir les plus bas prix du transport. Or, quand l'animal transporté excède la valeur prévue par le tarif, la taxe à appliquer est plus forte de la moitié en sus.

(2) Lyon, 29 novembre 1911. *Gaz. juridique de Lyon*, 1922 p. 562. — Tribunal de Commerce d'Alger, 19 décembre 1927, *Gaz. Palais*, 1928-1-393 *Licari c/ C. F. A. E.* — Chambéry, 13 novembre 1928, *Bulletin Trimestriel*, 1929-22.

(3) Paris, 9 novembre 1922, *Gaz. Palais*, 1923-1-21 qui a considéré que la clause limitait seulement la sphère d'application du tarif (ce tarif s'applique dans un rayon de tant de kilomètres autour de Lyon) et non pas la responsabilité du transporteur, et décidé que la clause n'est pas opposable.

Ces décisions sont très critiquables.

Lorsque l'expéditeur a revendiqué l'application du tarif réduit, il a reconnu implicitement que l'animal n'avait pas une valeur supérieure au maximum prévu.

Bénéficiant d'une réduction de taxe il ne pouvait réclamer une somme excédant celle qui avait été fixée comme valeur maxima.

C'est bien ainsi qu'en a jugé tout récemment la Cour d'Alger dans l'affaire Licari contre les Chemins de fer algériens de l'Etat.

Il s'agissait de deux chevaux de course brûlés, en mars 1917, en gare d'Hussein-Dey, dans le wagon qui devait les transporter, incendié à la suite d'une imprudence de leur conducteur.

L'expédition avait eu lieu aux conditions du tarif spécial G.V. N° 12 *formellement revendiqué par l'expéditeur*, tarif ne s'appliquant qu'aux animaux dont la valeur par tête ne dépasse pas 2.000 francs.

L'Administration des Chemins de fer Algériens de l'Etat assignée devant le Tribunal de Commerce d'Alger, tachant de prouver la faute du préposé de l'expéditeur, puisqu'un paquet de cigarettes avait été trouvé mêlé à la paille du wagon incendié, offrait subsidiairement, pour le cas où sa responsabilité serait retenue, la somme maxima prévue par le tarif revendiqué.

Le Tribunal de Commerce d'Alger (1) estima que la faute du convoyeur n'était pas prouvée et que la somme offerte, étant trop inférieure à la valeur

(1) Décision du 19 décembre 1927. *Gaz. du Palais*, 1928-1-393 et note critiquant la décision.

des chevaux (20.000 francs), rendait la responsabilité illusoire.

Elle condamna l'Administration des Chemins de fer à payer à Licari la valeur réelle des deux chevaux brûlés. Il y avait en l'espèce violation d'un tarif dont l'application avait été expressément et en toute connaissance de cause demandé par l'expéditeur.

La défenderesse fit appel. Ses conclusions furent adoptées par la Cour d'Appel d'Alger (1).

« Considérant que par la réquisition du tarif GV N° 12, applicable seulement aux chevaux dont la valeur n'excède pas 2.000 francs, l'intimé a accepté de restreindre à cette valeur la responsabilité de l'Administration des Chemins de fer Algériens de l'Etat en cas de perte.

« Que cette restriction voulue par l'intéressé, n'étant d'ailleurs que la contre-partie de l'avantage résultant pour lui du prix réduit du transport, qu'on ne saurait assimiler en l'espèce la clause susvisée du tarif GV N° 12 à une clause d'exonération totale de responsabilité. »

Cette juridiction ne faisait, en statuant ainsi, qu'appliquer la jurisprudence de la Cour de Cassation.

Celle-ci a eu à se prononcer à ce sujet. Elle l'a fait en termes très nets dans un arrêt de la Chambre Civile en date du 1^{er} mars 1926 (2).

(1) Cour d'Alger, 21 octobre 1931.

(2) Cass. 1^{er} mars 1926. *Gaz. Palais*, 1926-1-685, sur Angers, 15 avril 1924 — Dans le même sens, Cass. 8 décembre 1926 *Gaz. Palais* 1927-1-229.

« Attendu, dit-elle, que par la réquisition d'un tarif spécial, applicable au transport de marchandises ou d'animaux n'excédant pas une valeur déterminée, l'expéditeur accepte de restreindre à cette valeur la responsabilité du Chemin de fer en cas de perte, que cette restriction n'est que la contre-partie de l'avantage résultant pour l'expéditeur du prix réduit du transport, qu'il n'importe dès lors que l'Administration des Chemins de fer ait connu ou non la valeur véritable de la chose transportée. »

Cet arrêt confirmait des décisions antérieures (1). Cette jurisprudence doit être approuvée; la restriction de responsabilité prévue par le tarif a été formellement acceptée par l'expéditeur puis-

(1) Cass. Civ. 23 mai 1922 sur Paris, 24 juin 1921 B. T. 7-1922 — Civ. 6 mai 1924, D. P. 1924-1-229 — 21 octobre 1924 D. H. 1924-668. Dans le même sens. Montpellier, 14 janvier 1927. — Cour d'Appel de Grenoble, 24 mars 1928. B. T. 1928. Répertoire Ackerman p. 73 — Cour d'Appel de Chambéry, 13 novembre 1928. B. T. 2-1929 — Répertoire Ack. p. 3 — Poitiers, 20 novembre 1919 B. A. 1919-172 — Cass. civ. 21 mars 1928 B. T. 1928-57.

Pour la limitation, visant une marchandise n'excédant pas une certaine valeur au kilog. Voir Cass. Civ. 6 février 1924, B. T. 1924-45. Répertoire Ack. p. 382 — Civ. 14 avril 1924 D. H. 1924-393 — Cass. 8 décembre 1926 sur Paris 1^{re} mai 1925. Répertoire Ack. p. 453. « Attendu que par la réquisition d'un tarif spécial applicable au transport de marchandises n'excédant pas une valeur déterminée, l'expéditeur accepte de restreindre la responsabilité du transporteur en cas de perte, que cette restriction n'est que la contre-partie de l'avantage résultant pour l'expéditeur du prix réduit du transport qu'ainsi le tarif a pour objet précisément de déterminer d'avance et à forfait les conséquences de la faute commise par le transporteur. »

qu'il en a fait le choix; d'autre part elle compense le faible prix de transport dont il a bénéficié.

Outre cette limitation du champ d'application de la clause par le caractère dérisoire de celle-ci, la jurisprudence interprète la clause restrictivement.

C'est ainsi qu'elle n'a pas admis l'extension aux bagages, de la stipulation restreignant à 300 francs par kilogramme l'indemnité à allouer pour le transport de marchandises qui auraient dû être soumises à une taxe *ad valorem* (1).

SECTION II

Les transports maritimes

Autant le domaine d'application des *clauses exonératoires* est restreint en droit terrestre, autant en l'absence d'une disposition législative spéciale il a été étendu, hypertrophié, pour les transports maritimes.

Depuis la fin du siècle dernier, les clauses exonératoires ont pris une importance considérable, leur domaine d'application n'a cessé de s'élargir.

Chaque fois que les tribunaux trouvaient de nouvelles causes de responsabilité, les armateurs in-

(1) Les tarifs des chemins de fer prévoient une déclaration de valeur obligatoire, pour tout objet dont le prix au kilogramme est supérieur à 300 francs. Si la déclaration n'est pas intervenue, la responsabilité ne peut excéder ce taux maximum. Il n'en est pas ainsi pour les bagages : Tribunal de Nice, 30 novembre 1923 BTX/1924.

troduisaient immédiatement dans leurs documents de transport de nouvelles clauses les dégageant, pour faire face à une responsabilité de plus en plus étendue, tout en offrant un prix de transport réduit, afin de lutter contre la concurrence menaçante due au développement énorme de la marine marchande.

Personnellement, il s'est couvert par de multiples dispositions qui ont eu plein effet dans la mesure où le chargeur ne pouvait prouver sa faute. Preuve difficile devant être établie d'une façon précise, déterminée (1) alors qu'il se trouvait en présence d'un fait qui s'est produit très loin ou qu'il n'a pu constater et que la Compagnie n'est pas tenue de fournir les renseignements qui lui permettraient de déterminer la cause de la perte ou de l'avarie (2).

Quant à la négligence-clause qui n'était entravée dans sa validité ni par une disposition législative, ni par la jurisprudence, elle s'étendit largement à toutes les fautes, qu'elles soient lourdes, légères ou dolosives, même si la cause en est restée inconnue (3); extension s'expliquant par la liberté d'action certaine du capitaine, son indépendance de fait; en agissant, il engage sa propre personnalité,

(1) Cass. Civ. 6 février 1889 — 27 octobre 1890, S. 1891-1-61.

Tribunal de Marseille, 23 octobre 1901 A. tome XVII-341 — Aix, 27 juillet 1904. A. tome X-198 — Tribunal du Havre 21 octobre 1926. Recueil du Havre, 68-244.

(2) Cass. 13 juin 1926, S. 1926-1-308.

(3) Cour de Rouen, 26 février 1930. *Revue de Droit français*, 1930 p. 82.

son dol ne constitue pas celui de l'armateur, ni sa faute celle de celui-ci (1).

Peu importe, d'autre part, que le manquement consiste en une faute nautique, commise dans la direction, la conduite du navire, ou une faute commerciale relative à la marchandise, son déchargement et sa conservation (2).

Cette solution est très critiquable; si les raisons qui font admettre la clause de négligence sont : l'impossibilité de surveillance, l'indépendance du préposé, il ne saurait être admis que cette validité

(1) Cass. Civ. 18 nov. 1895. D. P. 1896-1-317 — Aix, 25 mai 1921. A. tome XXXIII, 357. « Considérant qu'il n'y a ni dol ni faute lourde de la part de l'armateur et que son choix est limité par la loi » — Civ. 5 décembre 1910 S. 1911-1-132. — 7 juillet 1927 précité — Tribunal de Marseille, 14 décembre 1920. *Journal de Marseille*, 21 janvier 240 — 6 décembre 1929, *Revue des Ventes et Transports*, 1930 p. 74.

La négligence clause couvre la baraterie qui a un sens très général : c'est la faute intentionnelle, l'acte frauduleux, l'imprudence, la négligence, quelle que soit leur gravité — Tribunal de Rouen, 6 juin 1913, A. tome XXIX. 576 — *Contra*: Marseille, 12 novembre 1923. *Le Droit maritime français* 1-513 — Douai, 4 avril 1923. *Le Droit maritime français* 3-438 et les décisions citées par Fr. SAUVAGE « La notion de faute lourde dans le contrat de transport » *Chroniques Dalloz* 1932, n° 7.

(2) Civ. 31 juillet 1888 S. 1888-1-485, note Lyon-Caen — 2 juillet 1889 S. 1890-1-17 — 20 juillet 1891 S. 1895-1-404 — Rennes, 13 février 1912. A. tome XXVII. 680 — Tribunal de Marseille, 28 juin 1922. *Dor.* s. 1-496.

Contra : Rouen 29 août 1883 S. 1887-1-425 — Le Havre, 12 mai 1888 A. tome IV, p. 84 — Aix, 25 mai 1916. A. tome XXXI. 188 — Tribunal de Commerce de Marseille, 30 janvier 1920. A. tome XXX. 455.

s'applique aussi aux fautes commerciales, étant donné surtout que les opérations commerciales s'accomplissent dans les ports. Les législations étrangères font la distinction entre fautes nautiques et commerciales, la Convention de Bruxelles et la loi votée par la Chambre la font également.

La Cour de Cassation admet si largement la négligence-clause qu'elle lui fait même produire un effet assez surprenant et qui a été critiqué par d'éminents auteurs.

Si l'acte fautif a été commis par le capitaine, au cours d'une manœuvre tendant à sauver le navire et la cargaison, elle permet à l'armateur d'alléguer que le dommage, par suite de la clause, est considéré comme un cas de force majeure, pour intenter contre les chargeurs une action en avaries communes dont l'exercice serait entravé, de droit commun, par l'existence d'une faute.

En d'autres termes, d'après cette jurisprudence, la négligence-clause aurait pour effet d'effacer entre le chargeur et l'armateur le caractère fautif des actes du capitaine (1). Cette solution a été désapprouvée à juste titre semble-t-il. D'une part, la clause ne doit pas, dans les effets qu'on lui fait produire, dénaturer l'intention des parties. Or, celle-ci n'ont pu en l'espèce donner une telle portée à la clause. Elle doit affranchir seulement l'armateur du paiement de dommages-intérêts si le

(1) Cass. 2 août 1878 D. P. 1878-1-479 — Cass. 12 juin 1894. S. 1895-1-161 — Civ. 18 janvier 1909 D. 1909-1-245 — S. 1910-1-65 note Lyon Caen — Requêtes, 19 juin 1912. S. 1912-1-463 et arrêts cités dans Cassvan p. 147.

chargeur a souffert d'un préjudice dû à l'acte d'un préposé de celui-là, mais elle ne peut modifier la qualification d'un fait dommageable. Le trait essentiel de la force majeure c'est l'absence de faute, il est impossible, tout en reconnaissant la faute, de la consacrer (1).

Si étendu que soit le champ d'application de ces clauses, la logique, le bon sens exigent que des limites lui soient apportées (2).

Ce qu'il y a de remarquable, c'est que toutes les tentatives qui ont été faites pour restreindre la portée des clauses d'exonération, leur étendue, l'ont été par les juridictions inférieures.

Elles l'ont fait, sous la pression des nécessités des faits, car elles sont plus près des intéressés.

Elles avaient bien tenté d'atteindre le principe même de la validité, directement, mais la Cour de Cassation par une série d'arrêts a brisé ces tentatives (3).

(1) En ce sens, Lyon Caen, note au *Sirey* 1910-1-65.

Demogue « *Les Obligations* » tome V, p. 1203.

Contra : G. RIPERT : *Droit Maritime*, 3^e édition.

(2) Sur cette question, voir Paul CHAUVEAU : *La Jurisprudence et le privilège d'irresponsabilité du transporteur maritime*, 1931.

(3) Tribunal de Commerce de Bordeaux, 7 janvier 1921, réformé par la Cour de Bordeaux, 6 décembre 1921 — Tribunal de Commerce de Marseille, 19 juin 1918. *Recueil de Marseille* 1913 p. 326 — Cass. Civ. 5 décembre 1910. A. tome XXVI, p. 437 et 12 mars 1912. A. tome XXVII, p. 799. « La Peninsular And Oriental Steam Navigation Company et Héritiers de Marie Brizard et Roger » dont les termes sont très catégoriques. Toutes ces décisions sont rapportées dans BONNECASE : « *Droit maritime* » page 502.

Dans le domaine des faits, où leur appréciation est souveraine, les tribunaux ont fait des efforts qui ont souvent abouti et qui ont même fini par entraîner une jurisprudence conforme de la Cour de Cassation.

Si l'armateur a eu sa part d'intervention dans la cause du dommage, s'il a approuvé la faute du préposé ou l'a ratifiée ou simplement en a tiré profit, la clause ne jouera plus à son avantage.

C'est ainsi que, s'appuyant sur la solution admise que la négligence-clause ne s'applique qu'aux fautes du capitaine et des préposés embarqués, on a considéré que si la faute est commune au capitaine et à l'armateur, fut-elle beaucoup plus à charge du premier que du second (1), quand il a concouru à cette faute (2), la responsabilité doit être retenue sur la base de la faute personnelle. Il en est de même lorsque l'armateur a donné un ordre formel au capitaine (3), quand il a remis un navire en mauvais état de navigabilité (4), ou n'a pas avisé le capitaine du contenu des chargements (5).

(1) Cass. civ. 3 mars 1897 S. 1898-1-326. Civ. 21 novembre 1923 S. 1923-2-140.

(2) Cass. 19 mai 1930, *Le Droit Maritime Français*, 1930, p. 292.

(3) Tribunal de Commerce du Havre, 29 janvier 1919. A. tome XXXI. 532. Cass. Civ. 30 janvier 1894. A. tome IX. 706.

(4) Rennes, 13 février 1912. A. tome XXIX. 35 — Rouen, 12 mai 1926, Dor, 4-547. — Tribunal de Commerce de Nantes, 26 avril 1926. Dor. s. 4-463 — Cass. Civ. 16 janvier 1895. A. tome XI-562 — 13 juillet 1922 Dor. s. 1-356.

(5) Tribunal de Marseille, 1^{er} mai 1908 — Tribunal du Havre, 21 janvier 1919. A. tome XXXII, XXXIII-529.

Si le transporteur a ratifié tacitement ou expressément la faute, il ne peut plus invoquer la clause, l'ayant connue il l'a fait sienne (1).

Où les efforts sont les plus intéressants à noter, c'est dans le cas du profit retiré par l'armateur de la faute de son préposé (2).

On comprend que ce soit un trop lourd fardeau pour l'armateur de supporter les conséquences des fautes de ses préposés nautiques, mais on ne saurait admettre que l'exonération soit une source de gain pour lui.

Depuis l'arrêt Tessier (3), la Cour de Cassation admet que si l'armateur a retiré un bénéfice quelconque de la faute du capitaine, il se trouve sans droit pour opposer la clause de négligence et le préjudice doit être réparé dans son intégralité.

Cet arrêt fit grand bruit car, en appliquant la jurisprudence jusqu'alors formelle en matière de négligence-clause, l'armateur aurait dû être exonéré bien qu'il y ait eu faute lourde (4) du capi-

(1) Tribunal du Havre, 7 mai 1901. A. tome XVII, 77 confirmé par Rouen, 27 novembre 1901. A. tome XVII, 303 — Rouen, 20 janvier 1909. A. tome XXIV, 610.

(2) Sur la question, voir G. RIPERT : *Droit Maritime*, tome II ; BONNECASE : « *Droit Maritime* », p. 513.

(3) Cass. Requêtes, 5 juin 1920, *Gaz. Palais*, 1920-2-134, sur appel de la Cour d'Aix, 17 février 1919, qui avait précisé l'argumentation du Tribunal de Commerce de Marseille du 7 mai 1918.

(4) Les arrêts récents ne parlent plus de faute lourde mais de faute lucrative. Cass. Civ. 24 mars 1930, *Gaz. Palais* 1930-2-37 — Tribunal de Commerce de Marseille 15 avril 1931. *Dor.* 1931, p. 272.

taine, puisque la négligence-clause couvre toute faute du préposé nautique.

On a pensé qu'il allait marquer un revirement de jurisprudence. Il n'en fut rien puisque, dans son principe, la validité de la clause était maintenue; les arrêts postérieurs (1) le manifestèrent clairement. Il y avait là en réalité la consécration d'une jurisprudence lentement et obstinément construite par les tribunaux inférieurs, pour lutter contre les abus des clauses exonératoires qu'ils ne pouvaient atteindre dans leur principe.

C'est la meilleure explication qu'on en puisse donner.

On a tenté juridiquement de justifier cette solution par la notion d'enrichissement sans cause. Or, aucune des règles qu'elle édicte n'est appliquée, l'action n'est pas intentée dans la mesure du profit retiré, mais tend à la réparation intégrale du préjudice (2).

Une autre explication a été proposée et qui semble beaucoup plus juste : il y a abus de droit dans l'application de la clause. L'armateur n'en use pas pour se couvrir des risques éventuels, ce qui est la fonction normale de la clause, mais pour en tirer un avantage pécuniaire.

Quand un déchargement est fait sans précau-

(1) Voir arrêts précités : Cassation Civ. 29 janvier 1926, *Recueil du Havre* 68-2-71 — 4 juillet 1927, *Recueil du Havre* 69-2-231. — 7 juillet 1927. *Gaz. Palais* 1927-2-595 — 10 février 1928 *Gaz. Palais*. 1928-1-531.

(2) Voir cependant Commerce du Havre, 19 mars 1928, *Recueil du Havre* 1928-1-111 où l'action est intentée dans la mesure du profit.

tion, la marchandise laissée sous la pluie afin que l'achèvement rapide des opérations permette de libérer plus vite le navire (1), quand les marchandises, pour lesquelles a été payé un fret correspondant au transport en cale, sont chargées en pontée (2), ou mal arrimées afin de gagner de la place et percevoir un fret supplémentaire (3), quand le navire part sans être remis en état pour bénéficier d'un fret qui lui échapperait sans cela (4), il apparaît bien qu'il y a détournement de la clause de sa fonction normale. Quelle que soit l'explication juridique qu'on en puisse donner, la solution qui a été consacrée par la Cour de Cassation est légitime, c'est un des procédés de lutte les plus efficaces contre les abus et il est frappant de voir, avec quelle rapidité s'allonge la liste des décisions refusant d'appliquer la clause, quand un profit est retiré par l'armateur (5) ; les dernières décisions, c'est une remarque intéressante à faire,

(1) Tribunal de Commerce de Marseille, 27 juillet 1927 Dor. s. 5-468 — 4 juin 1928 Dor. s. 6-378 — Aix, 29 octobre 1924, Dor. s. 2-877.

(2) Tribunal de Commerce de Marseille, 4 octobre 1924, *Recueil de Marseille*, 1926-2-23 — Cass. Requêtes 5 juin 1920 D. P. 1920-1-181 — 24 avril 1928, Dor. s. 6-254.

(3) Tribunal de Commerce de Marseille, 23 janvier 1930 Dor. s. 8-181 — Rouen, 6 juin 1923 Dor. s. 1-152 — Cass. Requêtes 19 décembre 1923 Gaz. Palais 1924-1-356 — Tribunal de Marseille, 31 mai 1927, Dor. s. 5-373.

(4) Tribunal de Commerce de Marseille, 29 juillet 1930, Dor. s. 8, 462 — Cass. Civ. 24 mars 1930, Dor. s. 8-241 — Rouen, 15 mai 1929, *Recueil du Havre*, 1929-2-125.

(5) Tribunal de Marseille, 31 mars 1927, *Journal de Marseille*, 1927-3-387 — 3 février 1927 et 23 février 1927, *Journal de Marseille*, 1927-2-797 — Cass. Requêtes, 13

puisqu'elle atténue en partie les critiques que l'on pouvait adresser aux arrêts qui constatent la faute du préposé et cependant n'appliquent pas la négligence-clause, ne parlent plus de faute lourde mais de faute lucrative (1).

La jurisprudence se montre parfois encore plus sévère. Le fait d'avoir agi simplement dans l'intérêt de l'armateur aboutit au même résultat (2).

Les tribunaux se montrant très faciles dans l'admission d'une faute de l'armateur ou d'un profit retiré par lui, on peut se rendre compte de l'entrave sérieuse apportée ainsi à la possibilité de s'exonérer appartenant à l'armateur.

D'une manière générale, quelle que soit la clause opposée par le transporteur, elle reçoit une interprétation restrictive.

Son effet est limité aux fautes prévues, pas étendu aux autres (3), aux personnes, aux objets qu'el-

juillet 1926 S. 1926-1-260 — Le Havre, 5 mars 1928. Dor. s, 6-216 — 10 juillet 1928, Dor, s, 6-452. Rouen, 20 mars 1925. D. s, 3-469 — 1^{er} avril 1924, *Recueil du Havre*, 67-2-121.

(1) Cass. Civ. 24 mars 1930, *Gaz. Palais*, 1930-2-37.

(2) Tribunal de Marseille, 14 décembre 1920 — 29 juin 1921, *Journal de Marseille* 1922-1-261 — Tribunal de Marseille, 26 juin 1922, *Journal de Marseille* 1924-1-108 — 22 décembre 1922. Dor. s 1-573 — Tribunal du Havre 9 octobre 1922, A. tome XXXII, 116 — Cour de Rouen, 20 janvier 1909. A. tome XXIV p. 610.

(3) Cass. 19 juin 1926, Dor, s, 4-698 — Rouen, 8 décembre 1928 — 14 mai 1929. Dor, s 7-308 — Montpellier, 19 février 1927 — Tribunal de Commerce de Marseille, 20 mai 1930. Dor. s 8-387 — Tribunal de Marseille, 17 avril 1923 Dor. s 1-255 — Cass. Civ. 6 et 13 mai 1912 D. P. 1913-1-478.

le désigne (1), elle n'est applicable que dans les limites du contrat (2). Depuis quelques années cependant, une jurisprudence de la Cour de Cassation s'est manifestée en sens inverse. Elle impose l'application de la clause aux opérations qui suivent et précèdent le contrat (3).

Sous leur aspect bénin *les clauses limitatives d'ap*plication fréquente en droit maritime, tendent pour la plupart à se transformer en de véritables clauses exonératoires.

Ce caractère n'a pas échappé à la jurisprudence qui a taché par conséquent d'en restreindre la possibilité d'action.

L'exonération totale des fautes quelconques du capitaine et de l'équipage étant valable, la clause limitative présente surtout un intérêt dans les cas où il y aurait faute personnelle de l'armateur ou faute de ses préposés terrestres, et dans lesquels la clause exonératoire n'a pas une portée aussi large et ne produit que l'effet de renversement de la preuve.

(1) Tribunal de Commerce de Marseille, 3 novembre 1929, Dor. s 8-3 — Tribunal de Commerce du Havre, 26 mars 1923, Dor. s 1-563.

(2) Tribunal de Marseille 12 octobre 1923, Dor, s 1-253 — Cass. Civ. 14 février 1922 D. P. 1922-1-37 — A. tome XXXVII. 106, note Ripert — 25 juillet 1923 S. 1924-1-215.

(3) Cass. Civ. 15 juin 1926, *Recueil du Havre*, 68-2-204 — 25 février 1931. *Revue des Ventes et Transports*, 1931. p. 9 n° 1 — Aix, 20 janvier 1923, Dor, s, 1-493, 2 arrêts et la note de Léopold Dor — 18 avril 1923 Dor, s. 1-246 — 12 janvier 1925 Dor s 4, 33.

En effet, la preuve par le demandeur d'une faute quelconque de l'armateur est suffisante pour faire repousser l'application de la clause exonératoire.

Lorsque cette preuve aura été administrée, la clause limitative jouera son rôle. Elle peut être opposée en effet même au cas de faute (1) ; seuls le dol et la faute lourde l'empêchent de jouer ; si la démonstration en est faite par le demandeur il peut obtenir réparation intégrale.

Une série d'arrêts et de jugements ont très nettement marqué cette limite à la clause (2), alors qu'elle n'existe pas s'il s'agit d'une clause limitati-

(1) Tribunal de Commerce de Marseille, 1^{er} juin 1930, *Revue des Ventes et Transports*, 1930 p. 220.

(Contra : Aix, 13 février 1929 « *Le Droit maritime français* » 1929 p. 112 n° 4 qui donne à la clause limitative même portée qu'à la clause exonératoire ; la limitation perd tout intérêt).

Tribunal de Commerce de Rouen, 18 février 1924, Dor, s 2-272 « Au cas où des avaries sont dues à une faute du transporteur qui a négligé au cours des opérations de débarquement et de rembarquement de faire les réparations qui s'imposaient, la responsabilité du transporteur est engagée, mais il ne peut être condamné à payer une somme supérieure au montant forfaitaire par lui fixé dans la clause limitative de son connaissance. »

(2) Cass. Civ. 15 novembre 1923, Dor, s 1-521 — 22 janvier 1923 S. 1924-1-24 — 3 juillet 1922 Dor, s 1-356 — 19 juin 1926 Dor s 4-698. Requêtes, 24 avril 1928 Gaz. Palais 1928-2-214 — Paris, 30 avril 1928 Dor, s 6, 394 — Aix, 24 octobre 1929, « *Revue de Droit Français* », 1929 p. 183 — 27 décembre 1923, Dor, s 2, 183 (emploi à bord d'un treuil en mauvais état) — Montpellier 14 juin 1930, *Revue des Ventes et Transports*, 1930, p. 112 — Tribunal de Commerce de Rouen, 14 mars 1923, Dor, s 1-371 ; d'Alger, 14 avril 1924 Dor s 2-447 ; de Bordeaux, 19 août 1915. B. A. 1919-1-175 — Tribunal de Commerce de Marseille,

ve, pour dol ou faute lourde du capitaine et des préposés nautiques (1), ce qui s'explique d'ailleurs par l'admission très large des clauses exonératoires.

Cette limite est facile à mettre en jeu en étendant la notion de faute lourde. Ce sera le vice du navire, le mauvais outillage employé au chargement, déchargement, arrimage. (voir arrêts précités).

Afin de restreindre la portée de la clause la jurisprudence en fait également une interprétation stricte (2). C'est ainsi que pour la clause de montant du fret, pour pertes, avaries, retard, l'indem-

24 mai 1921 (*Journal de Marseille* 1922-1-206) 8 février 1924, Dor s, 2-606 — 27 février 1928, Dor s 6, 183 — 24 octobre 1928, 13 mai, 2 août 1929, Dor s, 7, 363 — Tribunal de Commerce d'Alger, 7 et 27 mai 1927, Dor, s 5, 334 — 6 mai 1930, *Revue des Ventes et Transports*, 1930 p. 56 — 11 juin 1929, *Revue de Droit français*, 1929, p. 227 — Paris, 20 juin 1931, Dor, 1931, 398 et les très nombreux arrêts cités dans la thèse de M. CASSVAN — A l'inverse, exonérant le débiteur malgré sa faute lourde, une décision isolée : Tribunal civil de la Seine, 8 janvier 1924, Dor s, 2, 225.

(1) Cass. Civ. 6 novembre 1922 D. P. 1923-1-200 — 25 juillet 1892 D. P. 1892-1-483 — 16 mars 1896 D. P. 1896-1-264 — Aix, 27 janvier 1923 Dor s 1-505 — 20 janvier 1923, Dor, s 1, 493 — Cour de Bordeaux, 11 juin 1917, A. tome XXXI. 42 — Tribunal de Commerce du Havre, 19 décembre 1921. A. tome XXXIV, 1077 — Tribunal de Commerce de Rouen, 14 mars 1923, Dor, s 1-371 — Tribunal de Marseille, 28 février 1905. A. tome XX, 748 — 8 février 1911. A. tome XXVI, 823 — 25 octobre 1922, Dor s 1-517.

(2) Tribunal de Commerce d'Alger, 14 avril 1924, Dor s 2-447 — Tribunal de Marseille, 8 février 1924, Dor s 2-606 — Cour d'Alger 9 et 20 mai 1927, Dor s 5-384.

nité comprend le fret total et non pas le seul fret des colis avariés ou perdus (1).

On peut rattacher à la même tendance l'effet produit par la déclaration de valeur qui exclut automatiquement la limitation, du contrat (2). Certains tribunaux ont attribué le même effet à la déclaration de nature, quand il s'agit d'une marchandise dont la valeur est d'une appréciation usuelle et facile (3).

Enfin on retrouve deux procédés qui nous sont familiers. Le premier consiste à interdire la clause quand la faute couverte par elle a profité à l'armateur (4). Le deuxième, qui ne joue qu'en cas de faute prouvée de l'armateur ou des préposés terres-

(1) Tribunal de Marseille, 23 janvier 1924, Dor s 2-125 — 17 avril 1923 Dor, s 1-254.

(2) Cass. Requêtes 4 mai 1909, D. P. 1910-1-239 — Civ. 6 novembre 1922, D. P. 1923-1-200 — Tribunal du Havre 9 avril 1923, Dor s 1-231 — 21 juillet 1924, *Recueil du Havre* 66-1-105 — 11 février 1927, *Recueil du Havre* 69-1-63 — 21 août 1928. A. tome XXXI-249 — Tribunal de Marseille, 5 février 1923, Dor s 1-571 — Aix, 2 juin 1919. A. tome XXXIII, 401 — Tribunal de Commerce de Bordeaux, 11 juin 1923 Dor s 1-320, *Contra* : Cass. Requêtes 22 janvier 1924, Dor, s 2-198 — Aix, 17 janvier 1923, Dor s 2-565 qui valide la clause quelle que soit la valeur déclarée.

(3) Tribunal de Commerce du Havre 19 décembre 1917. A. tome XXXI, 226.

(4) Tribunal de Marseille, 27 juillet 1927, Dor, s 5, 468 et décisions citées en note, page 469 — 31 mars 1927, *Journal de Marseille*, 1927-1-387 — 29 juillet 1930, *Revue des Ventes et Transports*, p. 233 — Tribunal du Havre, 5 mars 1928, Dor s 6-226 — Tribunal de Commerce de Rouen, 10 août 1923, Dor s 1-404 — Cour de Rouen, 20 mars 1925, Dor, s 3-469.

tres, consiste à annuler la clause limitative parce que l'indemnité prévue est si faible, si dérisoire, qu'elle est en fait une exonération (1).

La détermination du caractère sérieux ou vil de la clause, laisse au juge un grand pouvoir, si bien qu'il peut, en grossissant l'évaluation du dommage, faire apparaître comme dérisoire la clause de limitation stipulée au contrat. Cette possibilité a été un procédé efficace de lutte contre les clauses.

En sens inverse cependant on peut noter certains arrêts favorables au transporteur. C'est ainsi que la clause limitative est interprétée comme un maximum, la jurisprudence exigeant la démonstration d'un préjudice d'une gravité correspondant à la somme prévue, n'allouant qu'une somme inférieure dans le cas contraire (2).

La limitation légale se combine dans ce cas avec la clause limitative, excluant du calcul de l'indemnité le dommage indirect et le préjudice imprévu (3).

La perte, le manquant des bagages transportés, objets de clauses limitatives insérées dans les billets de passage, ont quelque parenté avec la perte,

(1) Tribunal de Commerce de Marseille, 8 juillet 1930, Rouen, 8 décembre 1928, *Revue de Droit français*, 1924 *Revue des Ventes et Transports*, 1930, p. 224 — *Contra* : p. 56.

(2) Cass. 9 mai 1905 S. 1908-1-90 — Aix, 22 mars 1923 Dor, s 1-564.

(3) Tribunal de Marseille, 11 février 1924, Dor s 2-273 (marchandises destinées à une exposition), Tribunal de Commerce de la Seine, 3 juillet 1913 Gaz. Palais 1913-1-406 (gain d'une course).

le manquant des marchandises. C'est pourquoi la jurisprudence a interprété ces clauses dans le même esprit restrictif. C'est ainsi qu'un arrêt de la Cour d'Aix du 17 février 1926 (1) a jugé qu'une somme forfaitaire, fixée à tant par passager, doit être entendue en ce sens qu'en cas de perte d'un colis contenant des effets et autres objets appartenant à deux ou plusieurs passagers voyageant ensemble, le transporteur peut être tenu de payer en une ou plusieurs fois l'indemnité forfaitaire et ne se libère pas en payant une fois seulement la valeur de ces colis, sous prétexte que l'indemnité forfaitaire est prévue pour l'ensemble des bagages.

Elle a toutefois été plus bienveillante qu'à l'égard des marchandises car, en validant la clause, elle n'a pas invoqué, pour en réduire la portée, le montant dérisoire de la limitation.

C'est ainsi que pour la perte d'une caisse d'échantillons, d'une valeur de 6000 francs, elle a admis la limitation au moment du fret soit : 3 frs 50. Il n'était pas exagéré, en l'espèce, de dire qu'il y avait une véritable exonération (2).

(1) Dor, s 4, 257.

(2) Tribunal de Commerce de la Seine, 10 octobre 1922. A. tome VII. 326 — Cass. 2 avril 1890, D. 1891-1-34 — 25 juillet 1892, D. 1892-1-483 — 16 mars 1896, S. 1896-1-264 — 12 juillet 1893, D. 1893-1-591 (indemnité de 500 francs pour perte d'un bagage de 17.500 francs) — Rouen, 12 novembre 1919. A. tome XXXII, 36 — Tribunal de Marseille, 28 février 1905. A. tome XX, 748.

SECTION III

Les transports aériens

Le domaine d'application des clauses d'irresponsabilité, en matière de transports aériens, a été prévu et délimité par le législateur dans la loi du 31 mai 1924.

De la première lecture du texte se dégage l'impression que la loi de 1924 autorise assez largement l'entrepreneur de transports aériens à se libérer de sa responsabilité.

Mais on s'aperçoit, à certaines réserves insérées dans le texte et faites par le Rapporteur lors du débat à la Chambre, que le domaine d'application de la clause est resserrée dans des limites assez étroites.

Aux termes des articles 41, 43, 48 de la loi, le transporteur ne peut s'exonérer que de la responsabilité qui lui incombe à raison des risques de l'air ou des fautes commises par toute personne, employée à bord, dans la conduite de l'appareil.

Toute clause ayant pour objet de l'exonérer de sa responsabilité tant de son fait que de celui de ses préposés, relativement au chargement, à la conservation, à la livraison des marchandises, comme aussi de la responsabilité de ses fautes personnelles, doit être tenue pour nulle.

Par ces dispositions le transport aérien s'apparente au droit maritime.

Dans la loi du 31 mai 1924, comme dans le projet de loi du 28 mars 1931, on retrouve l'interdiction d'exonération des fautes personnelles et commerciales du transporteur et des préposés terrestres et l'exonération légale des fautes nautiques.

La liberté contractuelle est donc restreinte aux dommages causés par les risques de l'air et par les fautes commises dans la conduite de l'appareil.

Les *risques de l'air* (1) sont les événements survenus fortuitement, en plein vol, qui occasionnent les accidents et les avaries sans qu'il soit possible de savoir quelle en est la cause précise (2).

Ce ne sont pas les cas de force majeure qui, de plein droit, exonèrent le transporteur et dont on peut faire la preuve. Les risques de l'air englobent beaucoup plus de cas que la force majeure, mais perdent en précision ce qu'ils gagnent en étendue.

Le risque de l'air c'est plus que le risque professionnel, puisque, en fait, l'accident dont on ignore la cause a pu être dû à une faute du pilote, au vice de l'appareil, au chargement défectueux, qui, s'ils avaient été prouvés, auraient été à charge du transporteur. En l'absence de cette preuve, on fait bénéficier l'armateur d'un régime de faveur.

(1) La loi n'en donne pas de définition, mais le texte est éclairé par le rapport présenté à la Société d'Etudes Législatives.

(2) H. LALOU : « *Responsabilité Civile* » 218 — Tribunal de Commerce de Vienne, 14 décembre 1924. *Gaz. des Tribunaux*, 12 septembre 1925 — RIPERT, note sous Grenoble D. P. 1925-2-137.

Avant le départ, on demande au transporteur de faire l'impossible pour éviter les accidents ; quand l'appareil est parti, le sort du voyage dépend de l'équipage ou des événements, le transporteur n'y peut rien.

Ainsi que le disait M. RIPERT dans son rapport à la Société d'Etudes Législatives : « La validité de la clause de non responsabilité doit se mesurer à son utilité. Ce qui est nécessaire, c'est qu'une compagnie de navigation, qui met en service des appareils en bon état, puisse, par une clause, se dégager des risques de l'air. »

Les fautes commises dans la conduite de l'appareil sont toutes les fautes de direction, de navigation l'équivalent de ce qu'en droit maritime on appelle faute nautique des préposés.

Y avait-il de bonnes raisons d'admettre ces clauses ?

On l'a nié (1). On a dit que la négligence-clause, qui s'expliquait en droit maritime par une vieille tradition, l'indépendance du capitaine, les difficultés des communications, ne se justifiait pas en droit aérien, où le pilote, préposé ordinaire, était choisi et surveillé par le commettant avec lequel il pouvait prendre un contact fréquent.

(1) J. HAMEL : « *Etude sur le Droit privé aérien dans le projet de Code international de l'air* » « *Annales de Droit Commercial* », 1923, p. 46 et suivantes.

J. HAMEL : « *La loi du 31 juin 1924 sur la navigation aérienne* » « *Annales de Droit Commercial* », 1925 — p. 207.

Henri COUANNIER : *Revue Juridique Internationale de locomotion aérienne*, 1922 p. 383.

Ces critiques justifient mal l'interdiction qu'elles veulent soutenir. C'est qu'en effet, si le transporteur choisit le pilote, il n'a pas plus de liberté dans son choix que l'armateur, il le prend parmi une catégorie de personnes munies de brevets spéciaux délivrés par l'Etat. Ce brevet suppose la capacité nécessaire, il ne peut le discuter. Quant à la surveillance du pilote, sans doute à cause des escales nombreuses, de la rapidité du parcours, les rapports avec le commettant peuvent être assez rapprochés ; il n'en reste pas moins qu'il n'est pas un préposé ordinaire, il a une valeur personnelle, une autorité propre. Au cours du voyage, le pilote jouit d'une indépendance absolue, choses et gens sont soumis à son initiative ; le salut de l'appareil, des passagers, de la cargaison dépend de sa seule conduite, sans qu'il puisse au moment critique prendre l'avis de son commettant ; la compagnie n'a donc la possibilité ni de le surveiller ni de le consulter.

Son indépendance est même plus grande que celle du capitaine, à cause de la rapidité de la décision à prendre et de l'intensité du péril de l'air.

Il n'est donc pas nécessaire de faire appel à une comparaison avec le droit maritime pour justifier cette clause. De plus, la permettre n'est pas autoriser une négligence, car le pilote est exposé aux mêmes risques que les passagers et les marchandises, il a conscience de sa responsabilité, sa situation lui interdit toute faute dont il serait la première victime.

D'ailleurs, ce qui est essentiel à noter et qui

crée une très grande différence avec le transporteur par mer en l'état actuel de la jurisprudence (1), c'est que les clauses exonérant des risques de l'air et des fautes des personnes employées à bord dans la conduite de l'appareil n'ont pas une absolue validité.

Elles ne couvrent pas les fautes lourdes, à plus forte raison ne doivent-elles pas couvrir le dol.

Le rapporteur de la loi à la dernière discussion a été très formel à cet égard (2). Or la négligence-clause couvre la faute quelle qu'en soit la gravité même le dol.

D'autre part, l'irresponsabilité est restreinte aux préposés employés à bord et aux fautes de navigation. Sont exclus du bénéfice de la clause, les actes des agents qui ne jouent aucun rôle dans la marche de l'aéronef, les préposés terrestres qui s'occupent des manipulations à terre, de l'arrimage, du dépôt dans des hangars, de la livraison des marchandises, en un mot de la partie commerciale de l'entreprise.

Toute clause ayant pour but d'exonérer le transporteur des fautes des préposés terrestres serait

(1) La loi votée par la Chambre des Députés et qui consacre législativement la validité de l'exonération semble aussi, par la généralité de ses termes, couvrir une faute quelconque du capitaine et des préposés nautiques.

(2) J. O. du 11 avril 1924 — *Débats Parlementaires*, p. 2071 ; Rapport de P. E. FLANDIN, 1^{re} séance du 10 avril 1924.

nulle. Elle ne produirait aucun effet même pas l'effet restreint du renversement de la preuve (1).

Dans son rapport à la Société d'Etudes Législatives M. RIPERT a souligné le bien fondé de la distinction.

« Ces opérations se font à terre, a-t-il écrit, « elles sont purement commerciales ; quand la « marchandise est dans les hangars de la Compagnie ou qu'elle est chargée sur l'appareil, il y « a un intérêt d'ordre public à ce que ces opérations soient effectuées sous la pleine responsabilité de la compagnie.

« Cette distinction des fautes de navigation et des « fautes commerciales n'est pas nouvelle c'est celle « qui se trouve dans le Harter Act Américain, qui « a été imité dans les Dominions anglais. C'est elle « qui a inspiré le connaissance type en France, « en 1913, et les projets de loi déposés sur les clauses de non responsabilité dans les transports « maritimes. C'est celle qui domine les règles de « La Haye de 1921. Elle s'affirme aujourd'hui « avec tant de force que l'on peut sans témérité « la proposer comme loi applicable aux transports « par air. »

Pour que les clauses d'exonération pour risque de l'air et faute des préposés nautiques puissent fonctionner, la loi exige, d'autre part, deux con-

(1) Il en est de même à l'égard des passagers. S'ils sont victimes d'un accident avant le départ ou après l'atterrissage, ils doivent pouvoir obtenir une indemnité en dépit de toute clause de non responsabilité insérée au contrat.

ditions : le bon état de navigabilité au départ, un personnel muni de brevets et certificats réglementaires.

Le bon état de navigabilité est constaté par le service de la navigation aérienne qui délivre officiellement, à la sortie des usines, un certificat de navigabilité. Ce service est aidé dans sa tâche par une organisation privée, le bureau Veritas (1), qui procède au contrôle périodique de l'état du bâtiment et peut faire suspendre ou retirer le certificat de navigabilité.

Ce certificat établit une présomption de navigabilité de l'aéronef. Elle peut être combattue par le chargeur de la marchandise (ou le voyageur) qui établit le vice propre de l'appareil. Cette preuve difficile à faire est même impossible dans le cas où l'accident aura entraîné la destruction matérielle de celui-ci.

Quand elle pourra être administrée, une telle preuve aura pour résultat d'aggraver la responsabilité du transporteur. La preuve contraire est également réservée à l'encontre du transporteur pour la valeur et l'aptitude du personnel navigant.

Celui-ci est pourvu de livrets remis par l'Administration ; on conçoit mal la possibilité de cette preuve. Si le transporteur établit que l'appareil était conduit et monté par un personnel muni de

(1) Fernand BABEY — « *Le Bureau Veritas, Son intervention dans le contrôle du matériel aéronautique navigant en France* » « *Revue Juridique de locomotion aérienne* » 1923, p. 401 et suivantes.

brevets et certificats réglementaires, on ne peut aller au-delà.

Le transporteur a l'obligation de se fier aux certificats qui lui sont présentés. Si le pilote se révèle inhabile, hors d'état de conduire un appareil, il ne peut encourir de reproche.

Il est certain que si l'avion a été confié en connaissance de cause à un malade, un individu ayant des habitudes d'intempérance, le transporteur commet une faute personnelle, des conséquences de laquelle il ne peut s'exonérer.

C'est l'article 43 in fine, qui prévoit cette nullité de la clause ayant pour objet d'exonérer le transporteur de la responsabilité des fautes personnelles.

Il y a, là encore, une différence avec le Droit maritime, une clause de ce genre opérait dans cette matière un renversement du fardeau de la preuve. En droit aérien elle ne produit plus aucun effet. Elle doit être considérée comme nulle.

Cette faute personnelle apparaît par exemple quand l'ordre de départ a été donné malgré les conditions atmosphériques défavorables qui devaient l'inciter à surseoir (1) quand il a dirigé, surveillé les opérations d'un chargement qui se révèle défectueux, confié la direction de l'appareil à un pilote ne présentant pas les garanties exigées, ou mis en route un appareil qui n'était pas en parfait état de navigabilité.

(1) Tribunal Civil de la Seine, 30 octobre 1924, PERCY J. E. C/ C^{ie} Roumaine de navigation aérienne. D. H. 1926-397.

Ceci peut se présenter malgré la surveillance du contrôle technique. Le cas le plus fréquent est celui de vice caché ; la même éventualité exonère complètement le transporteur maritime.

CHAPITRE IV

Nouvelles restrictions au domaine d'application des clauses par l'effet de certaines causes.

A l'idée dominante de restriction apportée à l'étendue, à l'importance des clauses d'irresponsabilité, qui se manifeste dans la doctrine, dans la jurisprudence, par les différents procédés que nous avons examinés jusqu'ici, dans la législation moderne, par des dispositions prohibitives ou fortement restrictives de la clause, se rattachent certaines situations dans lesquelles les clauses ne produisent aucun effet bien que normalement elles eussent dû entraîner l'exonération du transporteur.

Elles peuvent être groupées, quoique se réalisant sur des plans différents, autour de cette préoccupation d'élimination des conventions d'irresponsabilité.

Si le débiteur renonce au bénéfice de la clause qu'il pourrait invoquer à son profit (1), si le dom-

(1) La jurisprudence a jugé qu'il en était ainsi quand l'armateur se reconnaissait personnellement responsable par une lettre (Cour d'Aix, 18 avril 1923, Dor, s 1, 246), ou offrait de payer en compensation du préjudice une certaine somme qu'il fixait. Aix, 3 février 1923, Dor, 2, 570 — Bordeaux, 12 mars 1890. A. tome VI, page 32. Voir également Cassation Civile, 16 mars 1898 S. 1898-1-264.

mage se trouve dû à la fois à sa faute et à celle d'un tiers (1), s'il a été causé à l'ayant-cause de la victime qui se prévaut de ce préjudice personnel pour demander réparation, si la clause opposée par le transporteur n'a pas été acceptée par le créancier de l'obligation, enfin si le contrat se trouve soumis à une législation étrangère, plus rigoureuse que la législation française, les clauses d'irresponsabilité, qui auraient été valables en l'absence de l'une de ces circonstances, voient toute leur vertu disparaître.

Reprenons les trois dernières propositions que nous avons énoncées ; nous sommes conduits à examiner : l'effet des clauses à l'égard des tiers lésés par le dommage survenu au cours du transport, l'acceptation des clauses d'irresponsabilité, la législation applicable à la solution des difficultés nées de l'opposition, en transport international, des clause sexonératoires ou limitatives de responsabilité.

(1) Par application d'une ancienne jurisprudence, les deux auteurs d'un dommage sont solidairement responsables, la victime va donc demander réparation intégrale au tiers qui se retournera contre le débiteur. Par ce circuit d'actions et malgré la clause d'exonération, la présence d'un tiers co-auteur fait naître la responsabilité du débiteur : Paris, 15 novembre 1919. Gaz. des tribunaux, 1920-2-40.

Cette solution a été consacrée législativement par la loi du 15 juillet 1915 qui a supprimé la solidarité dans le cas d'abordage maritime, exception faite pour les dommages corporels.

SECTION I

Effet des clauses à l'égard des tiers lésés par les dommages survenus en cours de transport (1)

Les ayants cause du transporté, lésés moralement, matériellement par l'accident survenu à celui-ci, pourront-ils se voir opposer, dans une action en responsabilité engagée à l'encontre de la compagnie de transport, la clause d'irresponsabilité qui se trouvait insérée dans le contrat passé par la victime avec la dite compagnie ?

Il importe de distinguer suivant la qualité en laquelle ils agissent.

S'ils intentent leur action au titre d'héritiers, agissant au nom du défunt, comme celui-ci l'aurait fait lui-même, tout doit se passer comme si la compagnie de transport avait en face d'elle son co-contractant. Les exceptions attachées à l'action contractuelle, les clauses d'irresponsabilité, sont opposées à l'ayant cause comme elles l'auraient été à la victime (2).

La règle est simple, elle ne soulève de difficul-

(1) Voir à ce sujet : *Chronique Dalloz*, 1928, page 69 : Henri LALOU : « 1382 contre 1165. » — *Chronique Dalloz*, 1931, page 21 : Henri LALOU : « Les ayants droit à indemnité à la suite d'accidents mortels ». — Henri MAZEAUD, *Revue trimestrielle de Droit Civil*, 1929, page 604, n° 45.

(2) Dans le jugement du Tribunal Civil de la Seine du 24 juillet 1924, il n'est pas contesté que Madame DE COURSON DE VILLENEUVE a pu agir en vertu du contrat, mais la clause d'irresponsabilité lui était opposable.

tés que lorsque le voyageur a été tué au cours du transport. S'il est mort immédiatement, d'après la majorité des auteurs et des décisions jurisprudentielles, l'action en réparation n'a pu naître de son chef dans son patrimoine et être transmise à ses héritiers (1). Ceux-ci ne pourront donc agir contractuellement.

Mais ils ont à leur disposition une action en réparation d'un préjudice personnellement subi, née de leur propre chef ; comme le ferait toute personne lésée à condition de prouver le dommage dont elle se plaint, ils s'en prévaudront à l'encontre du transporteur.

Se présentant comme tiers vis-à-vis du contrat passé par le défunt, ils ne peuvent se voir opposer une clause intervenue entre lui et son débiteur.

Cette solution a été affirmée par la Cour de Cassation dans l'espèce suivante :

L'Amiral PONTY de la Compagnie des Chargeurs Réunis, ayant reçu sur le pont des marchandises

(1) Besançon, 11 décembre 1880, D. P. 1881-2-65 — Amiens, 10 juillet 1901, S. 1902, 2, 8. — Tribunal Civil de Toulouse, 17 avril 1902, S. 1905, 2, 81, et la note — Paris, 11 juillet 1928, *Gaz. Palais*, 1928, 2, 650. — GOYET : « La faute délictuelle dans les contrats de transports de personnes » « *La Semaine législative et judiciaire* » pages 666-667 n° 24-25.

Contra, Paris 5 février 1930, *Gaz. Palais* 1930, 1, 639. — Angers, 13 mai 1929, D. P. 1929, 2, 161, Note JOSSERAND. — Henri MAZEAUD : *Revue Trimestrielle*, 1929, page 604 n° 45.

La jurisprudence sur la transmissibilité de l'action est incertaine : voir à ce sujet Jossierand, note précitée. R. DEMOGUE : *Revue trimestrielle*, 1929, page 1.088, 1927, page 657.

dangereuses, inflammables et explosibles, et un incendie violent ayant éclaté à bord, GUILLERAULT, passager, pour éviter d'être brûlé vif, se jeta dans les flots où il trouva la mort. Sa mère ayant assigné la Compagnie des Chargeurs Réunis, celle-ci repoussa son action en invoquant une clause de négligence et une autre clause l'exonérant des dommages causés par un incendie.

Le Tribunal du Havre le 18 juillet 1922, constata qu'il n'y avait aucune faute de la part de la compagnie et rejeta la demande. La Cour de Rouen (1), saisie par Mme GUILLERAULT, ayant noté à la suite de présomptions graves, précises, invoquées par la demanderesse, la faute lourde de la compagnie, l'absence de faute de la victime, condamna le transporteur. Celui-ci s'étant pourvu en Cassation, la Chambre des Requêtes rejeta le pourvoi. Elle repoussa l'application de la clause de non responsabilité, parce que l'héritier, agissant pour la réparation d'un dommage qui lui avait été causé personnellement, n'utilisait pas l'action contractuelle trouvée dans la succession, mais une action délictuelle basée sur l'article 1382 du Code Civil (2).

On (3) a reproché à la Cour de Cassation, cette décision. L'accident étant arrivé au cours de l'exécution d'un contrat, la faute, a-t-on dit, devait être appréciée en fonction de celui-ci. Or, on ne pouvait

(1) Rouen, 16 janvier 1924, Dor 7, 348. — Note Ripert.

(2) Cassation, Requêtes, 27 juillet 1925. Compagnie des Chargeurs Réunis C/ Dame GUILLERAULT. D. P. 1926, 1, 5 note G. Ripert. — S. 1925, 1, 249, note P. ESMEIN.

(3) RIPERT, note au D. P. 1926, 1, 5.

imputer au transporteur une faute que les parties avaient entendu négliger.

Un tel raisonnement serait acceptable, si l'étendue des obligations du transporteur avait été modelée par la volonté des parties dans une stipulation déterminée. L'action se limiterait à cette détermination des actes licites de la part du débiteur. Une telle convention diffère essentiellement de la clause d'irresponsabilité qui en l'espèce était opposée. Le créancier a renoncé aux dommages-intérêts éventuels, mais les obligations du débiteur sont restées intactes. L'héritier agissant en réparation d'un préjudice propre ne peut se voir opposer une convention qui ne limite pas l'étendue des obligations du débiteur, mais vise à la suppression de la responsabilité réalisée.

Dans le même sens on peut citer un jugement du Tribunal du Havre (1). Il s'agissait de la demande d'un sieur ALBONY dont la femme avait péri dans un naufrage. Le Tribunal déclara inopérantes et non opposables les clauses du billet de passage invoquées : « Attendu que cette réclamation, tendant à obtenir la réparation d'un préjudice personnel, prend sa base, ainsi qu'il l'a été décidé par la Cour de Cassation, dans les articles 1382 et suivant du Code Civil, et place les parties sur le terrain délictuel et non sur le terrain contractuel. »

(1) Tribunal du Havre, 13 juin 1927. — ALBONY C/ Compagnie des Chargeurs Réunis. — *Recueil du Havre*, 69, 1, 98.

Dans une autre affaire la Cour de Rouen (1) admit également que l'action des parents étant fondée sur l'article 1382 du Code Civil, la clause de négligence ne saurait recevoir application. Il leur suffisait de prouver une faute même légère du capitaine pour engager la responsabilité de l'armateur.

En résumé, les parents de la victime sont mieux traités que celle-ci, ils ont deux actions : une action contractuelle née dans son patrimoine, une action délictuelle née dans le leur.

Grâce à cette dernière, ils éviteront l'application d'une clause d'irresponsabilité. Par conséquent le choix qu'ils feront du terrain sur lequel ils se placeront pour rechercher en responsabilité le transporteur, aura pour résultat de restreindre ou d'élargir le champ d'application des clauses de non responsabilité.

SECTION II

De l'acceptation des clauses d'irresponsabilité (2)

La question que nous posons en tête de cette section suppose écartée, une hésitation préalable sur

(1) Cour de Rouen, 23 décembre 1925. Compagnie des Chargeurs Réunis C/ Veuve TRICOU. — *Recueil du Havre*, 68, 2, 47. D. H. 1926, page 140.

(2) Sur cette question de l'acceptation des clauses, voir E. H. PERREAU : « *Clauses manuscrites et clauses imprimées* », *Revue trimestrielle de droit civil* 1927, page 303. R. LERAY : « *Clauses d'un connaissance non signé* » *Revue Autran*, tome XXXVII, 2, 959. CASSVAN : « *Les Clauses d'irresponsabilité* », Thèse, Paris, 1929 ; page 232.

le point de savoir, lorsque l'accord des volontés se présente sous la forme d'un contrat d'adhésion, si la validité du consentement doit être niée.

D'un point de vue pratique on pourrait le soutenir ; en droit positif français il n'en est rien. Que le contrat ait été discuté et rédigé librement par les deux parties ou imposé dans une forme déterminée par l'une des parties à l'autre, le consentement intervenu a la même valeur ; la notion de contrat n'implique pas, en effet, l'égalité de puissance morale, juridique, économique, entre les deux contractants.

Ceci posé, il s'agit d'établir si la clause a été connue du créancier, car, de la connaissance se dégage l'acceptation.

Une distinction s'impose entre le transporteur par voies ferrées et les autres.

Les conditions du contrat offertes et appliquées par la compagnie concessionnaire ou l'administration exploitant les chemins de fer, à l'expéditeur, au voyageur, sont contenues dans des tarifs, charte du transport, qui traite de l'opération dans tous ses éléments et en règle les différentes modalités (1). Ces tarifs agréés par les pouvoirs publics,

(1) Les transports aériens sont assurés par des Compagnies dont la majorité sont concessionnaires. Leur exploitation est de ce fait réglementée par un cahier des charges très détaillé (Pour l'année 1931, voir J. O. du 17 avril 1931). Mais qui ne contient rien relativement à la matière du transport proprement dit et des conditions dans lesquelles il doit s'effectuer vis-à-vis des usagers. Ces questions sont donc laissées à l'initiative des Compagnies qui, dans ce domaine, sont aussi libres que des entreprises non subventionnées.

par une homologation, sont publiés et, d'après une jurisprudence constante, acquièrent un caractère d'ordre public ; ils ont force de loi (1). Comme conséquence ils sont réputés connus de tous, nul n'est sensé les ignorer (2).

La clause d'irresponsabilité figurant dans un tarif doit donc être considérée comme connue et acceptée par le voyageur, l'expéditeur, qui contractent avec le chemin de fer et revendiquent l'application de ce tarif.

C'est ainsi qu'en a récemment jugé la Cour d'Alger dans une affaire LICARI contre Chemins de fer algériens de l'Etat (3).

« Considérant, dit-elle, que par la réquisition
« du tarif GV n° 12 applicable seulement aux che-
« vaux dont la valeur n'excède pas 2.000 frs l'inté-
« ressé a accepté de restreindre à cette valeur la
« responsabilité de l'administration des C.F.A.E.
« en cas de perte... »

Pour les autres catégories de transport si l'on examine les solutions de la jurisprudence on constate que, d'une façon générale, elle se montre très exigeante ; la volonté du créancier doit être entou-

(1) Cassation, 8 janvier 1896, D. P. 1896, 1, 408. — 8 juillet 1903, D. P. 1905, 1, 288. — 26 juin 1924 S. 1924, 1, 324. — 9 juillet 1930. *Revue générale des Chemins de Fer* 1930, page 289.

(2) Cassation, 5 novembre 1890, D. P. 1892, 1, 247. — 16 janvier 1898, D. P. 1900, 1, 80. — 4 décembre 1900, D. P. 1901, 1, 216. — 10 novembre 1903, D. P. 1905, 1, 411. — 23 avril 1913. S. 1915, 1, 124. — 25 mars 1914. D. P. 1916, 1, 148.

(3) Arrêt du 21 octobre 1931, précité.

rée de toute sortes de conditions pour que l'existence de sa manifestation soit assurée.

Cette jurisprudence est imprécise, incertaine, ceci s'explique par ce fait que les questions d'acceptation, de consentement sont laissées à l'appréciation des juges du fond.

Le consentement n'existe tout d'abord que si le créancier a eu connaissance de la convention d'irresponsabilité au moment où le contrat s'est formé.

Ne répond pas à cette exigence : la remise en cours de voyage du billet de transport sur lequel est inscrit la formule exonératoire (1) ou encore l'envoi des conditions générales du transport prévoyant la limitation, antérieurement au contrat, si le titre délivré par la suite et qui sert de base à la réclamation ne contient rien à ce sujet (2).

Que faut-il entendre par connaissance de la clause ?

Le créancier doit-il avoir eu la possibilité matérielle de la lire avant de contracter ? La jurisprudence ne l'exige pas (3).

La convention doit d'autre part avoir été acceptée. Il en est ainsi lorsque le titre de transport qui la contient est accepté par l'intéressé. Cette acceptation implique accord sur la stipulation, même si elle est inscrite dans un autre acte auquel le créancier est invité à se reporter, car le billet de passage peut contenir un renvoi exprès à une clause se

(1) Civ. 19 mars 1894, D. P. 1894, 1, 441, sur Commerce du Havre, 21 mars 1892.

(2) Cour d'Appel de Paris, 1^{er} avril 1926, Répertoire Ch. ACKERMAN, tome 4, page 361.

(3) Voir décisions citées ci-après.

trouvant dans un livret annexe contenant les conditions générales du transport (1).

La Cour de Cassation s'est formellement fixée en ce sens (2); elle a jugé notamment (3) que, lorsque le billet de passage délivré à un voyageur porte que « la compagnie n'est pas responsable des retards, pertes ou avaries des bagages enregistrés dans les cas prévus à l'article 1 du livret, lequel spécifie que la Compagnie ne répond pas des pertes ou dommages provenant des tempêtes, naufrages, échouements, baraterie et généralement de tous événements de mer », cette clause du livret faisant corps avec le billet de passage qui s'y réfère, s'impose aux parties, et la Compagnie de transports maritimes est en droit de s'en prévaloir pour s'exonérer de la responsabilité de la perte des bagages du voyageur à la suite d'un naufrage imputable à la faute du capitaine.

Il a même été jugé que l'acceptation du billet produisait acceptation de la clause si le porteur

(1) Ces deux conditions ont été consacrées législativement peut-on dire puisque le Rapporteur à la Chambre de la loi du 31 mai 1924 sur la navigation aérienne a spécifié que la clause d'exonération était considérée comme expresse, ce qui suppose leur acceptation, dans l'un et l'autre cas. Rapport de P. FLANDIN J. O. du 11 avril 1924. *Débats parlementaires*.

(2) Cassation Civile, 16 mars 1896, Pand. Français 1897, 1, 40 — 8 mai 1907, S. 1909, 1, 486 — 21 novembre 1911, S. 1912, 1, 73 — 11 février 1908, 8 mai 1907, 23 mars 1909, S. 1909, 1, 486 — Dans le même sens, Perrigieux, 22 juin 1926, S. 1926, 2, 101.

(3) Cassation, 11 février 1908, S. 1909, 1, 486.

de celui-ci ignore la langue française et n'a pu lire les conditions (1).

Faut-il exiger la signature du créancier de l'obligation, manifestant ainsi expressément la connaissance de la clause et son acceptation ?

Il semble en effet que si le billet, l'accord général est signé, il n'y a pas de difficulté, le consentement s'en déduit. Cependant certains tribunaux ont estimé que, malgré la signature apposée sur le document de transport, le voiturier ne pouvait invoquer les dispositions d'une clause insérée dans le dit document, lorsqu'il pouvait être présumé que la mention de cette clause, imprimée en caractères minuscules, avait échappé à l'attention de l'expéditeur (2).

Cette question de signature ne touche plus au fond, mais à la preuve.

Tantôt la jurisprudence ne l'exige pas (3), tan-

(1) Tribunal de Marseille, 28 février 1905. A. tome XX. 748 — 23 avril 1923, Dor, 1, 282.

(2) Cannes, 6 mai 1920, *Gaz. Palais*, 1920, 2, 141, « Attendu que X prétend invoquer une mention imprimée sur la lettre de voiture mention qui a certainement été ignorée de l'expéditeur et du destinataire et sur laquelle l'attention de l'intéressé n'a pas été attirée ; qu'il y a lieu de noter que cette mention était inscrite en caractères très minuscules ». Dans le même sens : Tribunal de Commerce de la Seine, 13 janvier 1920, *Gaz. Palais* 1920, 1, 471 qui constate que l'attention a été attirée par une mention imprimée en gros caractères — Paris, 2 novembre 1921, D. P. 1922 2, 18 (la clause en caractères minuscules était en marge du contrat), Tribunal de Commerce de Saint-Etienne, 16 mars 1928, Répertoire *ACKERMAN*, page 368.

(3) Cassation, 25 juillet 1890, D. P. 1892-1-483 — 12 juillet 1892, D. P. 1892, 1, 463 — Rouen, 24 décembre 1918 — Paris, 1^{er} février 1919, D. P. 1920, 2, 13 — Cassation, 11 février 1908 A. tome XXIII, page 603.

tôt elle semble en faire une des conditions de validité de la clause (1).

La charge de la preuve de l'acceptation pesant sur la compagnie de transports, et les Tribunaux ne l'induisant pas de la présentation pure et simple du billet (2), il est évident que le transporteur agira avec prudence en exigeant cette signature.

En l'absence de celle-ci, l'acceptation est déduite par le juge, des circonstances ; des obligations plus précises sont imposées au débiteur. Il doit par exemple, marquer la référence à des conditions particulières en caractères typographiques susceptibles de retenir l'attention (3), inviter expressément le créancier à prendre connaissance de l'acte dans lequel la clause se trouve insérée (4).

En droit maritime cependant, un texte, l'article 282 du Code de Commerce, exige la signature du connaissement qui contient les conventions d'irres-

(1) Tribunal Civil de la Seine, 27 mars 1924, *Gaz. Palais* 1924, 1, 686. — 18 décembre 1922, *Gaz. Palais* 1923, 2, 137. — Paris, 28 novembre 1925, *Gaz. Palais*, 1926, 1, 124 qui exige même la signature sur la souche du billet — 20 juin 1930, *Revue des ventes et transports*, 1930, page 114 — Alger, 10 avril 1919, *D. P.* 1920, 2, 13. — Marseille, 10 juin 1924 *D. H.* 1924, page 663.

(2) Tribunal Civil de la Seine, 3 décembre 1924, *Revue Juridique internationale de locomotion aérienne*, 1925, page 58 et arrêts précités.

(3) Paris, 2 novembre 1921, précité. Alger, 24 février, 1927, *Revue Algérienne, Tunisienne et Marocaine de législation et de jurisprudence*, 1928, page 43, note Loubeyre.

(4) Paris, 3 juin 1926, *Gaz. des Tribunaux*, 6 août 1926. — 2 nov. 1921, précité. — Lyon, 24 janvier 1929, *Revue trimestrielle*, 1929 p. 467 et décisions citées dans Cassvan, page 238, note 2.

ponsabilité, par le chargeur. Les clauses ne seraient opérantes qu'à cette conditions (1).

Ce n'est là que le principe, les juges du fond, dont l'appréciation est souveraine dans toute cette matière (2), ont déduit la connaissance, l'acceptation, et la Cour de Cassation leur a reconnu ce droit, d'indices tels que : l'apposition d'un timbre humide (3), l'endossement du connaissement (4), bien que la signature dans ce cas soit donnée postérieurement au contrat, la réception du connaissement sans réserve, le défaut de protestation (5).

(1) Rennes, 12 juillet 1910, A. tome XXVII, 310. — Alger, 10 avril 1919, D. P. 1920, 2, 13, note H. Aubrun, confirmé par Cassation Civ. 16 janvier 1924, D. P. 1924, 1, 17 — Tribunal de Commerce de Marseille, 22 mai 1903, B. A. 1903. 2-6 — 12 juillet 1923 Dor, s, 1, 134 — 10 juin 1924, Dor, s, 2, 595 — 10 juillet 1924, Dor s, 2, 693 — Tribunal de Commerce d'Alger, 13 mai 1925, Dor s, 3, 546 — Cassation, Requêtes, 29 novembre 1924, Dor, s, 2, 198 — Paris, 20 juin 1930, Dor 1930, 394.

(2) Cassation, 25 juillet 1898, D. P. 1898, 1, 123.

(3) Paris, 1^{er} février 1919, Rouen, 24 décembre 1918, D. P. 1920, 2, 13. — *Contra* : Alger, 12 mars 1924, Dor s, 2, 362.

(4) Tribunal de Commerce de Marseille, 20 mai 1924, Dor, s, 2, 560 — Rouen, 2 janvier 1924, Dor, s, 2, 631.

(5) Cassation, 13 mars 1901, A. tome XVI, page 627, Rouen, 24 décembre 1918, D. P. 1920, 2, 13. — 6 juin 1923 Dor, s, 1, 211. — Marseille, 13 avril 1926, Dor, s, 4, 414. — Tribunal Civil de la Seine, 26 juin 1923, Dor, s, 1, 399 — Cassation Civ. 26 avril 1926, Alger 21 juin 1930, Dor, s, 8, 465.

En sens opposé on trouve une série d'arrêts : Paris, 20 juin 1930, *Gaz. Palais* 1930, 2, 320 ; Messageries Maritimes contre Société des Grands Magasins du Louvre. « La formule que « les expéditions sont faites aux conditions tant générales que particulières du connaissement dont

La Chambre des Requêtes a même considéré que la remise des colis à la compagnie de transport comportait acceptation des clauses usuelles tacites (1).

Il convient de signaler une difficulté relative à la clause manuscrite. Si elle complète une clause imprimée, elle est validée ; si elle est en contradiction avec elle, elle l'efface, car l'attention des parties s'est portée plutôt sur le texte manuscrit que sur le texte imprimé (2).

Notons enfin que l'acceptation doit être interprétée restrictivement. Elle doit s'appliquer seulement aux faits d'exonération visés par la clause (3) et pour la situation que les parties ont eu en vue en contractant (4).

le chargeur a pris connaissance et qu'il déclare accepter, formule de pur style, imprimée d'avance en petits caractères ne reproduisant pas le texte exact de la clause limitative, n'indiquant pas le connaissance employé, enfin non signée ne satisfait pas aux conditions exigées par l'art. 282 du Code de Commerce ». La Cour d'Alger est particulièrement hostile, Alger, 12 mars 1924, Dor, s 2, 362, 21 mai 1924, Dor, s, 2, 606, 26 janvier 1925, Dor, s, 3, 181, Tribunal de Commerce d'Alger, 21 janvier 1924, Dor, s, 2, 215.

(1) Requêtes, 18 mai 1910. Revue Autran, tome XXVI page 36 — Rouen, 9 février 1885, A. tome 1, page 18 — Tribunal de Saint-Nazaire, 2 juin 1922, A. tome XXVIII, 687 — Tribunal de Marseille 10 juin 1924 D. H. 1924-663.

(2) Tribunal de Commerce du Havre, 18 avril 1899, A. tome XV, page 108 — Cour d'Alger, 22 février 1931, Dor, 1930 p. 156. — Tribunal de Marseille, 5 juillet 1926, Dor, s, 4, 697.

(3) Douai, 4 août 1925, Dor, s, 3, 38, Rouen, 8 juillet 1923, Dor, s, 1, 83.

(4) Tribunal de Marseille, 10 juin 1930, Dor, s, 8, 368 — Paris, 2 novembre 1921, D. P. 1922, 2, 18, « Ne sera pas

En résumé, pour être exonéré, le débiteur doit rapporter la preuve du consentement du créancier.

Si l'acte est signé pas de difficulté, sinon il devra démontrer la réalité du consentement, prouver qu'il a été contemporain à la conclusion du contrat ; si l'exonération est stipulée dans un écrit autre que le contrat, qu'il a attiré l'attention sur ces clauses. La réalité du consentement est laissée à l'appréciation du juge qui tient compte des caractères employés pour la référence et d'autres indices de fait. D'une façon générale, l'interprétation doit être restrictive.

SECTION III

De la législation applicable à la solution des difficultés nées en transport international, de l'opposition des clauses exonératoires ou limitatives de responsabilité.

Le champ d'application des clauses d'irresponsabilité peut se trouver enfin étendu ou restreint par la soumission à une loi étrangère, selon que cette dernière valide ou annule ce genre de stipulations.

Ainsi apparaît l'intérêt de déterminer, dans le cas où aucune règle internationale n'est intervenue pour décider du sort commun de ces conventions, la législation qui devra s'appliquer si un litige vient à surgir à propos d'un transport ayant mis en œuvre plusieurs pays. Nous envisagerons ici la solu-

considérée comme se rapportant aux clauses limitatives dans un contrat de transport terrestre la signature séparée de la mention des clauses par deux traits verticaux. »

tion du problème dans son ensemble, les solutions données étant identiques pour les différents transports de marchandises et de personnes et les clauses exonératoires ou limitatives.

Pour la solution de cette question, il convient de distinguer deux situations dont la jurisprudence elle-même relève avec soin la dualité : ou les parties ont déterminé au contrat passé entre elles, quelle serait la loi applicable à celui-ci, ou elles n'ont fait aucune stipulation relative à un conflit possible.

Dans le premier cas les difficultés sont considérablement aplanies. La règle de l'autonomie de la volonté ne trouve comme obstacle à son application que l'ordre public. Si une loi d'ordre public s'oppose à ce que la loi choisie par les parties produise effet, la volonté des parties est inopérante.

En Droit Maritime, la Jurisprudence est dominée par cette idée de la toute puissance de la volonté des parties dans la rédaction des contrats quant à la détermination de la loi applicable.

Cette jurisprudence s'est formée à l'occasion de l'arrêt Florio Rubattino (1) rendu à propos d'une clause d'attribution de juridiction, mais qui n'en posait pas moins un principe qui par la suite devait être respecté.

L'adoption par les parties de la règle qui doit les régir peut être expresse (2). Il en est ainsi pour le connaissance de sortie de France. Il pré-

(1) Cassation, 29 février 1888, A. tome XXVI, page 57.

(2) Cour d'Appel de l'Afrique Equatoriale française, 22 février 1921, *Revue de droit international privé*, 1924, page 383.

voit dans la règle 16 des Conditions Générales que la loi française s'appliquera pour toutes les difficultés pouvant surgir à propos des transports maritimes.

Cette manifestation de volonté peut être également tacite. Pour la déduire la jurisprudence se sert de maintes présomptions : nationalité commune des parties (1), usages antérieurs, contenu du contrat, (2) etc..., mais l'intention n'est pas déduite du seul fait que le contrat est rédigé dans la langue d'un pays ou conclu dans un pays différent de celui du point de départ (3).

Une limite intervient, avons-nous dit, au libre choix des parties : l'ordre public (4). Il conduit le juge à substituer sa loi à celle qui, normalement, aurait été compétente pour régir le rapport de droit envisagé, en l'espèce, la loi choisie par les contractants.

C'est ainsi que la Cour Suprême (5) a substitué à la loi étrangère, reconnaissant la validité des clauses par lesquelles le transporteur s'exonère de la responsabilité des fautes personnelles qui devait régir le contrat d'après les parties, la loi française qui ne l'admet pas.

(1) Paris, 29 mars 1907, D. P. 1909, 2, 350.

(2) Arrêt de la Cour de Cassation du 5 décembre 1910, S. 1911, 1, 229, note Lyon-Caen, cité ci-après.

(3) Lyon-Caen et Renault, tome 5, n° 849.

(4) Voir sur cette question un article KAYSER « *L'autonomie de la volonté dans la jurisprudence française* » Clunet 1931, page 32.

(5) Cassation 12 juin 1894, S. 1895, 1, 161, note Lyon-Caen.

« Dans les contestations entre Français et Etrangers, dit l'arrêt, la loi étrangère à laquelle les parties se sont référées expressément ou implicitement ne doit être appliquée qu'à la condition que cette application ne soit pas en France contraire à l'ordre public » (1).

« La clause de non garantie d'avaries, insérée dans un contrat de transport n'est légale, suivant les principes de notre législation française, qu'en tant qu'elle a pour effet de mettre la preuve des fautes du transporteur ou de celles des agents à ses ordres à la charge de ceux qui demandent la réparation du dommage. »

D'après la jurisprudence de la Cour Suprême l'ordre public interdit donc l'admission en France de clauses d'irresponsabilité plus étendues que celles dont on reconnaît la validité en droit interne.

Lorsqu'il y a impossibilité de déterminer d'une façon rigoureuse la volonté des parties, le règlement du conflit est laissé à la *lex loci contractus*.

Le premier arrêt qui ait eu à appliquer cette règle en matière de clauses d'irresponsabilité, est un arrêt de la Chambre Civile du 23 février 1864 (2), rendu dans l'affaire : Compagnie Péninsulaire et Orientale de Londres contre JULIEN.

Il s'agissait d'un connaissance conclu à Hong Kong (possession anglaise). Le tribunal de Marseil-

(1) Dans le même sens, Cour d'Appel de Caen, 11 février 1907, A. tome XXII, p. 750. — Cass. 5 février 1873, S. 1873-1-105 et autorités citées en note.

(2) Civ. 23 février 1864, D. 1864-1-166. — S. 1864-1-385.

le saisi du litige, jugea que, le contrat ayant été passé à l'étranger, on devait apprécier la valeur de la clause d'après la loi française, loi du lieu de destination du voyage *lex loci solutionis*. La Cour d'Aix confirma (1). La Chambre Civile décida qu'il fallait s'en rapporter à la *lex loci contractus*, loi de la formation du contrat, anglaise en l'espèce, en vertu de la règle qui fait régir l'acte par la loi du lieu où il a été passé quant à sa forme, ses conditions fondamentales et son mode de preuve.

« Spécialement, ajoutait l'arrêt, le contrat intervenu dans une possession anglaise entre une Compagnie de transport et un Français pour le transport en France de ce dernier et de ses bagages, est soumis au statut anglais et non à la loi française en ce qui concerne notamment la question de savoir si les mentions inscrites sur le bulletin délivré au voyageur, à l'effet d'affranchir la Compagnie de toute responsabilité au cas de perte des bagages transportés, est obligatoire pour ce voyageur, même en l'absence d'une acceptation expresse ».

Cette décision, si l'on s'en rapporte à la jurisprudence postérieure et notamment à l'arrêt de la Chambre civile du 12 juin 1894, n'aurait pas dû être rendue en ce sens, la loi étrangère reconnaissant validité à des clauses invalidées en France.

Par la suite les arrêts ont eu à renvoyer à des lois plus sévères que la loi française ; la question de l'ordre public ne s'est donc pas posée.

(1) Aix, 30 février 1861.

Ils ont toujours confirmé que la loi applicable à un contrat passé à l'étranger entre parties de nationalité différente (1) est, en principe et sauf dérogation, celle du pays de la conclusion du contrat (2).

C'est ainsi qu'en a clairement décidé un arrêt de la Cour de Cassation en date du 5 décembre 1910 dans l'affaire « Américain Trading Company contre Société de Navigation Québec Steamshyp » (3).

L'espèce était intéressante car les parties avaient prévu dans leur connaissance qu'elles entendaient se conformer à la loi HARTER. Une clause du connaissance exonérait d'autre part l'armateur de la responsabilité résultant de la négligence du capitaine.

Or l'Harter Act prohibe cette clause d'irresponsabilité. Que fallait-il décider ?

La Cour de la Guadeloupe devant laquelle fut porté le litige, décida que la clause de négligence avait été acceptée par le chargeur. La clause portant que la loi applicable serait la loi américaine devait céder devant l'intention des parties, celles-ci étant sensées avoir convenu de l'application de

(1) Le Tribunal de Commerce de Marseille, le 10 février 1931, Dor, s-1931, page 118, a jugé que la règle *locus regit actum* s'appliquait sauf quand le chargeur et l'armateur étaient tous deux de nationalité française.

(2) Tribunal du Havre, 15 avril 1912, A. tome XXVIII-45. — Rennes, 3 février 1912, A. tome XXIX p. 35. — Douai, 2 mai 1913, A. tome XXIX, page 25. — Tribunal du Havre, 21 août 1918, A. tome XXXIII-XXXIV-249. — Caen, 7 septembre 1883, Clunet 1884, page 282. — Paris, 11 février 1884, Clunet 1884-387 — Tribunal de Rouen, 19 décembre 1926 Dor s 5, 28.

(3) Cassation Civile, 5 décembre 1910, précité.

cette loi, seulement pour ce qui n'aurait pas été expressément prévu par la charte partie.

Sur pourvoi, la Cour Suprême décida qu'en principe la loi du lieu de la conclusion du contrat est la seule à laquelle il faut se rattacher « qu'autant que les contractants n'ont pas manifesté une volonté contraire ». La Chambre Civile ajoutait qu'une telle volonté s'induisait des faits et termes du contrat.

Ce faisant, elle reconnaissait aux parties le droit de se placer sous l'empire de deux lois différentes. Elles auraient entendu écarter la loi américaine, dans la mesure où elle prohibe la clause, pour se soumettre à la loi française qui l'admet. En d'autres termes la loi française s'appliquait pour régler la clause d'exonération, la loi américaine pour le reste (1).

La Cour de Cassation ne pouvait en l'espèce décider autrement puisqu'il ne lui appartenait pas d'interpréter le contrat. Or cette interprétation avait été mal faite par la Cour de la Guadeloupe.

Dès l'instant que les parties avaient décidé de se soumettre à la loi américaine cette loi étrangère devait s'appliquer, l'insertion d'une clause de négligence ne manifestant pas l'intention des parties de se soumettre à une autre loi. En présence de la contradiction existant entre la clause de référence à la loi américaine et la clause exonératoire interdite par celle-ci, il n'y avait pas lieu d'appliquer l'article 1157 du Code Civil, mais le prin-

(1) Voir article précité de KAYSER.

cipe de l'interprétation restrictive de la convention portant clause exonératoire.

L'Harter Act contient des dispositions impératives pour ceux qui s'y soumettent ; la clause de négligence ne pouvait y soustraire les parties.

Cet arrêt est d'ailleurs resté isolé. Par la suite la Cour de Cassation a toujours rejeté les pourvois contre les arrêts qui annulaient les clauses comme contraires à l'Harter Act (1).

La règle *locus régît actum* est donc admise implicitement sinon explicitement par tous les arrêts interprétant en France l'Harter Act (2).

Le principe est acquis à l'heure actuelle.

Il faut signaler une exception prévue par la loi marocaine, édictant le Code de Commerce maritime, entrée en vigueur le 2 juin 1919.

Elle déclare que le champ d'application des règles qu'il édicte (validité des clauses exonérant des fautes nautiques, nullité des clauses visant les fautes personnelles et commerciales et de toute clause

(1) Cassation Requêtes, 6 juillet 1915 — 12 novembre 1918, S. 1920-1-29.

Un arrêt de la Cour de Rennes du 13 février 1912, A. tome XXVIII-35 annule une clause exonérant des fautes commerciales, interdite par le Harter act comme contraire à l'ordre public.

(2) Cassation Requêtes, 28 mars 1900, S. 1901-1-405. — 30 janvier 1895, CLUNET 1897, page 115 — Rouen, 31 juillet 1895, CLUNET 1895, p. 1008. — Tribunal de Commerce de Bordeaux, 24 janvier 1904. CLUNET, 1905, p. 355. — Cassation Civile, 6 juillet 1915 CLUNET, 1916, p. 603. — Voir également CLUNET, 1918 page 710 et 1919 page 783 — Tribunal de Commerce du Havre, 12 mars 1902 A. tome XVIII, 659.

limitative de responsabilité) s'étend à tout transport à destination ou à provenance de la zone française du Maroc, même si le connaissement a été créé à l'étranger, entre étrangers.

Est nulle toute clause soumettant le contrat à l'application d'une loi étrangère.

Une semblable réglementation est en désaccord avec la jurisprudence de droit commun.

Toute cette jurisprudence sera d'ailleurs périmée dès que la réglementation de la Convention de Bruxelles aura pénétré dans notre droit. Toute dérogation aux règles qu'elle édicte sera interdite, les parties ne pourront pas décider par exemple que leurs relations seront régies par une loi étrangère (1) et les tribunaux n'auront plus à se prononcer sur la détermination de la loi applicable (2).

C'est dans les **Transports Terrestres** que l'ordre public doit intervenir le plus fréquemment pour limiter l'autonomie de la volonté et interdire la soumission à une loi étrangère d'une question dont la solution est considérée comme d'ordre public en droit français.

(1) La question s'est posée déjà en Belgique. La Cour de Bruxelles a validé ces conventions mais d'autres juridictions les ont à juste titre annulées comme contenant une fraude à la loi.

(2) La Convention de Bruxelles ne s'appliquant qu'à la phase purement nautique du contrat, les conflits subsistent pour les opérations terrestres, si une législation reconnaît en droit interne la validité des clauses alors qu'une autre ne la reconnaît pas.

Les règles édictées à ce sujet par la jurisprudence, en droit maritime, s'appliquent à plus forte raison ici (1).

Dans la mesure où la clause insérée dans les tarifs étrangers n'est pas contraire aux dispositions impératives de la loi française, elle peut être invoquée devant les tribunaux. Il en est ainsi de la clause contenant limitation de responsabilité. Elle a été validée à plusieurs reprises par la Cour de Cassation (2).

Les différents arrêts que nous citons sont antérieurs à la Convention de Berne.

Celle-ci produit effet sur le territoire de tous les Etats signataires. Elle l'emporte, en cas de conflit, sur les législations particulières de chacun des Etats puisqu'elle les abroge dans le passé, les paralyse dans l'avenir pour tout ce qui concerne les relations internationales.

La possibilité de résoudre un conflit de lois selon les principes que nous avons déterminés est donc restreinte à un champ d'application très réduit : dans le cas où il n'a pas été fait usage de la Convention et entre pays qui ne sont pas liés par ses termes.

Les conflits de lois sont également exclus par les dispositions de tarifs internationaux, existant à

(1) Cassation 31 mars 1874, S. 1874-1-385. — Cassation 12 juin 1894, D. 1895-1-41. Note AUDOUIN, S. 1895-1-161. Note LYON-CAEN.

(2) Cassation 27 mai 1878, D. P. 1878-1-367 — 25 juillet 1881, D. P. 1881, 1-404 — 7 août 1878, D. P. 1878-1-118 — 14 août 1876, D. P. 1876-1-479. — Paris, 4 décembre 1877, D. P. 1879-2-23.

côté de la Convention de Berne, entre les Compagnies du Nord et de l'Etat et la Compagnie de chemins de fer Anglaise du Southern Railway.

Ces tarifs contiennent des clauses d'attribution de juridiction au lieu de destination. Ces clauses validées par la jurisprudence française, et même considérées comme d'ordre public puisqu'elles sont insérées dans un tarif (1), ne sont d'aucune utilité pour la détermination de la loi applicable. D'ailleurs, le litige doit être tranché selon les conditions prévues par l'accord international.

Celui-ci étant inclus dans un tarif français ne contient rien de contraire à l'ordre public. C'est ainsi que certaines clauses limitatives de responsabilité sur le parcours anglais ne le sont pas en France.

Le **Droit Aérien** nous révèle un accord existant entre la quasi totalité des Compagnies de navigation aérienne européennes : « l'International Air Traffic Association ».

Cette association a élaboré des contrats types réglementant les conditions du transport et la responsabilité du transporteur d'une façon uniforme. A l'heure actuelle d'ailleurs elle a mis à l'étude des contrats de transport pour marchandises et passagers, conformes aux dispositions de la Convention de Varsovie.

(1) Cassation, 28 février 1928, CLUNET, 1929, page 430. — Tribunal de Commerce de la Seine, 23 Novembre 1898, BA. 1898-2-22 — Cass. 24 février 1888, D. 1888-1-483 — 11 février 1898 D. 1898-1-88. — Cour d'Appel de Paris, 23 octobre 1902, BA. 1902, p. 20-22. — Tribunal de la Seine, 28 novembre 1924, CLUNET, 1925, p. 424.

Les litiges soulevés par l'exécution du contrat sont donc réglés conformément aux termes de l'accord intervenu. Celui-ci prévoit d'autre part que les lois internes prévaudront dans la mesure où elles annulent expressément les dispositions qu'il faudrait appliquer (1).

Cette règle très claire n'est en réalité qu'une application de la jurisprudence existante pour les autres modes de transport.

(1) Art. 16 des conditions générales du transport de marchandises par avion :

« Dans le cas où dans un pays il existerait des règlements légaux obligatoires ne concordant pas avec les présentes conditions de transport, ces règlements légaux, pour autant qu'ils sont obligatoires et qu'ils s'appliquent aux divers envois prévaudront ; toutefois les présentes conditions de transports demeureront en vigueur pour autant qu'elles ne se trouveront pas expressément annulées par les règlements légaux. »

CONCLUSION

Les clauses d'irresponsabilité correspondent, dans l'évolution du droit en général et des transports en particulier, à un stade où la responsabilité n'apparaît que si certaines conditions se trouvent réunies, en particulier si une faute peut être reprochée au débiteur.

Cette responsabilité intégrale a disparu pour faire place à une obligation de réparation extrêmement étendue, si étendue qu'on n'en conçoit pas la réalisation complète et qu'une limitation doit lui être apportée. Il est indispensable, en effet, si un individu lésé dans sa personne et dans ses biens, a un droit absolu à réparation, que celle-ci ne soit que partielle, pour que l'équilibre nécessaire aux relations humaines et économiques soit réalisé. Il faut également que la limitation apportée à l'obligation de réparation ne soit pas abandonnée aux libres conventions des parties, qu'elle soit légalement déterminée (1).

C'est dans ce sens que s'oriente nettement le législateur dans le droit des transports. On y assis-

(1) Voir à ce sujet Chroniques Dalloz, 1930, p. 31. — H. CAPITANT « La responsabilité du fait des choses inanimées depuis l'arrêt des Chambres réunies du 13 février 1930 » ; la note de G. RIPERT, au D. P. 1930-1-158 ; l'article de M. VOIRIN à la Revue Trimestrielle 1931.

te à un élargissement de la responsabilité de principe, mais en même temps à une réglementation légale dans le sens d'une limitation de celle-ci.

Les Conventions de Berne, la Convention de Bruxelles, le projet de loi français proposé en application de cette Convention, la Convention de Varsovie sont tout à fait caractéristiques de cette tendance.

Si bien que les clauses d'irresponsabilité, de caractère essentiellement conventionnel, se trouvent en complet désaccord avec l'évolution moderne du droit.

Elles sont appelées à disparaître complètement.

Cette disparition s'effectuera d'autant plus facilement, que le législateur, obligé de tenir compte de certaines nécessités révélées par une longue expérience, ne fait en réalité, dans la mesure où il est conduit à limiter la responsabilité du transporteur, que rendre légales des dispositions d'ordre conventionnel dont la pratique a démontré l'équité et le bien fondé.

Il en est ainsi pour les transports maritimes par exemple. On retrouve, dans le texte de la Convention de Bruxelles et dans celui du projet de loi du 28 mars 1931, les termes de certaines des clauses qui sont insérées dans les connaissements.

Les clauses sont liées d'autre part, à une question d'opportunité. Celle-ci a généreusement expliqué qu'au début de l'exploitation d'un mode de locomotion quelconque : par terre, mer, air, le transporteur ait eu la possibilité de se protéger contre une responsabilité menaçant d'être lourde et

qu'il n'en ait pas été empêché, les lenteurs de l'exécution, l'imperfection des instruments et appareils employés, les risques de l'entreprise étant très grands.

Mais actuellement, on assiste à un rapprochement des modes de locomotion sur la base de la sécurité, la rapidité, le perfectionnement de l'outillage ; si bien que le privilège dont a joui jusqu'ici le transporteur par mer, apparaît comme une véritable anomalie.

Les clauses d'irresponsabilité, dont le développement a été tel que la responsabilité s'est trouvée réduite à un minimum exorbitant, ont trouvé à leur origine, nous le rappelons, leur justification dans les particularités du commerce maritime, les difficultés, les risques qu'il comporte et plus tard dans son caractère international.

Toutes ces raisons ne sont plus également valables. La navigation maritime comporte encore des risques mais bien diminués. Les progrès effectués dans la construction, la direction des navires, leur perfectionnement technique considérable, ont tracé un abîme entre la navigation au XX^e siècle et celle du XVII^e, époque à laquelle correspondent les règles de notre commerce maritime et la tradition dont la Cour de Cassation exige le respect. Tel risque qui, autrefois, devait nécessairement entraîner l'irresponsabilité de l'armateur, paraît aujourd'hui irréalisable sans une faute, une négligence.

Il en est de même pour le capitaine, l'équipage, complètement soustrait, disait-on, aux ordres de l'armateur et à sa surveillance. La rapidité des

parcours, les escales nombreuses et prévues, la possibilité d'une communication constante au moyen de la télégraphie sans fil, multiplient les contacts entre armateur et capitaine, si bien que c'est dans un laps de temps, dans un domaine restreint, que le capitaine se trouve encore « Seul maître à bord après Dieu ».

La question du caractère international de l'entreprise maritime peut seule et même avec plus d'intensité qu'autrefois, justifier une restriction à la responsabilité.

Afin de concurrencer les compagnies étrangères offrant un faible prix de transport aux commerçants français, l'armement national, pour ne pas être mis en infériorité, devait ménager son crédit.

La réalisation d'une entente entre les pays, quant à l'étendue de cette responsabilité, les charges en dérivant les mettant sur un pied absolu d'égalité, doit entraîner la disparition de ce dernier argument.

Cette œuvre a été accomplie par la Convention de Bruxelles de 1923. Résultat de longues années d'efforts, consacrant à la satisfaction des armateurs certaines restrictions à leur responsabilité, admettant le principe de celle-ci pour tout dommage, à la satisfaction des chargeurs, elle doit être accueillie par le législateur français le plus rapidement possible, pour clore un débat qui n'a que trop duré au détriment du commerce français et en particulier de celui de l'Algérie dont le développement économique est lié à ses communications extérieures par mer.

Le Droit Aérien plus nouveau, dans lequel aucune tradition ne pouvait être invoquée, a pu facilement être l'objet de l'attention du législateur, mais à une époque où les relations aériennes étaient à l'aube de leur exploitation, l'insécurité très grande, le péril de l'air considérable.

Il se mettra rapidement en harmonie avec la tendance générale du droit moderne. Si on lit, en effet, les rapports faits au Parlement par MM. FLANDIN et VALIER, on se rend compte que dans l'esprit du législateur, la loi de 1924 n'est que du provisoire, elle a été édictée pour permettre à la navigation aérienne de se développer.

Que celle-ci progresse, que plus de sécurité soit assurée, une responsabilité plus large du transporteur apparaîtra, l'obligation de réparation s'élargira. Les clauses exonératoires feront place à une intervention du législateur qui déterminera, limitera les conditions dans lesquelles le préjudice sera réparé.

En Droit International, cette évolution s'est accomplie. La Convention de Varsovie est du 12 octobre 1929 ; elle correspond à un stade d'exploitation beaucoup plus avancé.

De même les transports terrestres et maritimes internationaux ont fait l'objet d'une intervention législative dans le même sens. Une Convention pour le transport par voie ferrée a été signée à Berne en 1890, prorogée et révisée le 23 octobre 1924 ; la Convention de Bruxelles du 25 octobre 1923 a réalisé une réglementation uniforme des transports par mer, mettant hors du domaine con-

ventionnel ce qui concerne la responsabilité de l'armateur.

Ce n'est qu'en droit interne, dans les transports terrestres, qui cependant ont été les premiers l'objet d'une intervention législative pour alourdir la charge de la responsabilité pesant sur le débiteur, que se manifeste le déséquilibre entraîné fatalement par l'élargissement incessant de l'obligation de réparation sans contre partie pour le débiteur. Loin d'être limitée, cette obligation est aggravée.

Il y a là une sérieuse lacune, source d'incessantes difficultés. Une responsabilité légale du transporteur terrestre doit être établie.

Le législateur est dans l'obligation d'intervenir comme il est intervenu à propos des autres modes de locomotion, parce que telle est l'évolution nécessaire de notre Droit et parce que les intérêts économiques du pays l'exigent.

Ce dont on n'a pas assez tenu compte, que les adversaires acharnés des transporteurs terrestres ne semblent pas apercevoir, c'est que ces transports intéressent tout le monde, directement, parce que chacun y a recours plus ou moins, et indirectement parce que les Compagnies de chemins de fer étant subventionnées par l'Etat, leur déficit rejailit infailliblement sur le budget de celui-ci, de la Colonie, et atteint le contribuable.

Ce déficit est en fonction des frais énormes des compagnies, parmi lesquels entrent, pour une part assez importante, les sommes payées à titre d'indemnités comme conséquence d'une responsabilité souvent mise en œuvre.

Sous prétexte de protéger la richesse de la Société en protégeant des patrimoines particuliers, on a rendu plus stricte cette responsabilité. Or, l'alourdir c'était augmenter les charges du transporteur et entraîner inéluctablement une augmentation du coût du transport pour les couvrir ; à défaut, un accroissement du déficit.

Dans le premier cas le commerçant, l'agriculteur, l'industriel, qu'on voulait protéger, voit croître ses frais généraux avec une certitude, une régularité à laquelle il était loin de s'exposer en supportant, quelquefois, la perte ou l'avarie des marchandises transportées ; le particulier paiera plus cher une marchandise dont le coût aura été élevé en proportion du transport.

Dans le deuxième cas, l'entreprise ayant élargi son déficit, la charge étant trop lourde, c'est la foule des particuliers qui, en définitive, supportera le risque de l'opération de transport.

Ne serait-il pas plus juste, bien que l'on ait prétendu que cette répartition des risques, en en diminuant l'importance, était équitable, que ceux qui retirent un profit direct et incessant des services qu'ils demandent au transporteur souffrent seuls d'une partie de ces risques, l'autre restant à la charge du professionnel ?

L'intervention du législateur aboutirait à ce résultat. D'autre part elle combattrait l'arbitraire du juge qui fait trop souvent état de cette idée très répandue que, privilégié, Etat ou puissante Compagnie, le transporteur a une surface suffisante pour couvrir une charge pécuniaire fut-elle très

grande, alors qu'en réalité la charge est supportée par tout le monde et par une majorité qui n'a pas tiré profit de l'opération.

Il ne faudrait pas laisser à l'interprétation souveraine d'une Cour, d'un Tribunal, le soin de déterminer ce que l'on doit entendre par force majeure, faute de l'expéditeur, vice propre ; chaque cas d'exonération et de limitation devrait être explicitement prévu de telle sorte que toute incertitude serait bannie et que, soit l'exonération, soit la responsabilité, se manifeste clairement de l'exposé des faits et de la lecture du texte.

Etablissant la limite qui doit être apportée à la réparation exigée du transporteur, le Législateur ne devra pas perdre de vue les difficultés que soulève l'opération de transport, les soins qu'elle nécessite, les actes multiples qu'elle comporte, les risques auxquels elle expose les transporteurs.

Ces derniers semblent s'être accommodés de l'insuffisance de la réglementation qui préside à leur responsabilité, et cependant il n'en est rien, le chiffre des indemnités qu'ils sont contraints d'accorder s'accroît chaque jour et sans qu'il leur soit possible d'évaluer quel en sera approximativement le montant ; d'autre part, les usagers se déclarent insatisfaits du régime ; ils souffrent, disent-ils, de l'âpreté avec laquelle le transporteur défend ses droits et de la difficulté qu'ils ont à faire reconnaître les leurs.

Toutes ces réclamations ne sont-elles pas le signe manifeste de la nécessité d'une intervention du législateur ?

Des conférences ont eu lieu, des ouvrages (1) ont été écrits pour remédier à cette situation, ils proposent un palliatif insuffisant : le recours à l'assurance.

Nous ne pensons pas que ce soit là une solution satisfaisante et très réalisable.

En effet, si l'assurance est confiée à une Compagnie ou Société spécialisée, les difficultés ne seront pas aplanies ; bien au contraire, un autre groupe d'intérêts viendra s'ajouter aux deux premiers, compliquant les solutions et augmentant le nombre des mécontents.

Si le transporteur est son propre assureur, ou l'assurance sera obligatoire, et le versement de la prime se traduira par une élévation notable du coût de transport, redoutée par les usagers, ou elle ne le sera pas, et dans ce dernier cas, on verra réapparaître, sous une autre forme, le choix entre deux tarifs : un général, l'autre spécial, réalisant ou non la réparation.

En présence de semblables difficultés on se rend fort bien compte de l'intérêt considérable que présenterait l'intervention du législateur.

(1) Notamment LONIEWSKI. — Thèse Paris, 1926. —

Contra, Amédéo Granini, Président de la section juridique du 4^e congrès international de la navigation aérienne.

Le système de l'assurance obligatoire fonctionne sur toutes les lignes de navigation aérienne en France, Allemagne, Autriche, Suisse. Outre que la somme fixée ne répare pas la totalité du dommage, le transporteur n'est pas à l'abri de tout recours. Il y a là une mesure provisoire de propagande.

Tout porte à croire que le régime actuel disparaîtra, dès que la situation du transporteur dans les autres modes de locomotion sera parfaitement déterminée, car l'insuffisance et la péremption de la réglementation des transports terrestres apparaîtra avec évidence.

ANNEXE I

Projet de loi relatif aux transports de marchandises par mer

(voté par la Chambre des Députés
le 28 mars 1931).

ARTICLE 1^{er}. — La présente loi régit exclusivement les transports par mer. Elle s'applique seulement depuis le chargement des marchandises à bord jusqu'à leur déchargement du navire à destination.

Elle ne s'applique pas aux chartes parties, mais, dans le cas d'affrètement par charte-partie, les connaissements qui peuvent être délivrés y sont soumis.

ARTICLE 2. — Le transporteur est tenu, avant le commencement du voyage :

- a) de mettre le navire en bon état de navigabilité;
- b) d'armer, d'équiper et approvisionner le navire;
- c) d'approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises doivent être chargées.

Il doit procéder avec soin à la mise à bord, à la manutention à l'arrimage, au transport, à la garde et au déchargement des marchandises transportées.

ARTICLE 3. — Après réception des marchandises, le transporteur ou son représentant doit délivrer au chargeur un connaissement portant mention des marques, et, selon le cas, du nombre des colis et objets, ou bien de la quantité, de la qualité ou du poids des marchandises, le tout d'après les indications données par écrit par le chargeur avant l'embarquement.

Les marques doivent être suffisantes pour l'identification des marchandises et être apposées de manière qu'elles restent normalement lisibles jusqu'à la fin du voyage.

Le transporteur ou son représentant peut refuser d'inscrire au connaissement les déclarations du chargeur relatives aux marques, au nombre, à la quantité; à la qualité ou au poids des marchandises, lorsqu'il a de sérieuses raisons de douter de leur exactitude, ou qu'il n'a pas eu les moyens normaux de les contrôler.

Mais dans ce cas, il doit faire mention spéciale de ces raisons ou de cette impossibilité. La preuve des manquants incombe alors à l'expéditeur ou au réceptionnaire.

La récépissé délivré au chargeur avant l'embarquement des marchandises sera, après leur embarquement, échangé contre un connaissement régulier.

ARTICLE 4. — Le connaissement fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites.

ARTICLE 5. — Toute inexactitude commise par le chargeur dans les déclarations relatives aux marques, au nombre, à la quantité, à la qualité ou au poids des marchandises engage sa responsabilité à l'égard du transporteur, pour tous dommages, pertes et dépenses en résultant, mais ce dernier ne pourra se prévaloir de cette inexactitude à l'égard de toute autre personne que le chargeur.

ARTICLE 6. — Le transporteur n'est pas responsable des pertes ou dommages provenant des actes ou omissions du chargeur, du vice propre de la marchandise, des déchets de route en volume ou en poids de l'insuffisance ou imperfection des marques.

ARTICLE 7. — Le transporteur n'est pas responsable non plus des pertes et dommages provenant :

1° de faits constituant une force majeure, notamment d'une fortune de mer, des faits de guerre étrangère ou civile, de la piraterie commise par des tiers, d'émeutes et troubles civils, des actes, des autorités de droit ou de faits, des mesures sanitaires.

2° des fautes nautiques du capitaine, des marins, pilotes et autres préposés;

3° des vices cachés du navire;

4° d'un acte d'assistance ou de sauvetage ou de ten-

tative faite dans ce but, ni encore du déroutement du navire effectué à cet effet.

ARTICLE 8. — La responsabilité du transporteur ne peut, en aucun cas, dépasser, pour les pertes ou dommages subis par les marchandises une somme de 12.500 francs par colis ou par unité, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises ait été déclarée par le chargeur avant leur embarquement.

Cette déclaration sera insérée au connaissance. Elle fera loi à l'égard du transporteur, sauf preuve du contraire de sa part.

Si le transporteur conteste l'exactitude de la déclaration au moment où elle est effectuée, il est autorisé à insérer dans le connaissance des réserves motivées qui mettront la preuve de la valeur véritable à la charge de l'expéditeur ou du réceptionnaire.

Est nulle toute clause par laquelle le transporteur limiterait sa responsabilité à une somme inférieure à celle fixée par le présent article.

ARTICLE 9. — Lorsque le chargeur a fait une déclaration sciemment inexacte de la nature ou de la valeur des marchandises, le transporteur n'encourt aucune responsabilité pour les pertes ou dommages survenus à ces marchandises.

ARTICLE 10. — Les marchandises de matière inflammable, explosive ou dangereuse à l'embarquement desquelles le transporteur ou son représentant n'eût pas consenti s'il avait connu leur nature, pourront, à tous moments et en tout lieu, être débarquées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur et ce, sans aucune indemnité; le chargeur sera, en outre, responsable de tous les dommages et dépenses pouvant résulter de leur embarquement.

Lorsque le transporteur, connaissant la nature de ces marchandises, a consenti à leur embarquement, il ne peut les débarquer, les détruire ou les rendre inoffensives que dans le cas où elles mettraient en danger le navire ou la cargaison, aucune indemnité ne sera due sinon à titre d'avaries communes s'il y a lieu.

ARTICLE 11. — En cas de perte ou dommages survenus aux marchandises, le réceptionnaire doit adresser des réserves écrites au transporteur ou à son représentant au

port de déchargement, au plus tard au moment de la prise de livraison, faute de quoi les marchandises sont présumées, sauf preuve contraire, avoir été reçues par lui telles qu'elles sont décrites au connaissement.

S'il s'agit de pertes ou dommages non apparents, cette modification peut être valablement faite dans les trois jours de la livraison, jours fériés non compris.

Il peut être suppléé par une constatation contradictoire de l'état des marchandises lors de leur réception.

Dans tous les cas, l'action contre le transporteur, à raison de toutes pertes et dommages est prescrite un an après la livraison des marchandises et si la livraison n'a pas lieu, un an à dater du jour où elles auraient dû être livrées.

ARTICLE 12. — Est nulle et de nul effet dans un connaissement ou titre quelconque de transport maritime, toute clause ayant directement ou indirectement pour objet de soustraire le transporteur à la responsabilité que, de droit commun ou suivant les dispositions de la présente loi, le contrat de transport fait naître à sa charge, de renverser le fardeau de la preuve tel qu'il résulte des lois en vigueur et de la présente loi, de déroger à l'article 229 du Code de Commerce, c'est-à-dire d'autoriser le chargement sur le pont sans le consentement écrit du chargeur ou de la législation sur l'arrimage.

Doit être considérée comme clause d'exonération la clause cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises ou toute autre cause semblable.

Cet article ne s'applique pas au transport des marchandises chargées sur le pont en vertu du contrat de transport sauf l'interdiction de déroger à l'article 229 du Code de commerce et non plus aux animaux vivants.

ARTICLE 13. — Le réceptionnaire, le chargeur ou leurs ayants droit pourront assigner le transporteur devant le Tribunal du port de destination de la marchandise si ce port est situé en France ou en Algérie.

Ils pourront, quand le contrat de transport prévoit l'arbitrage exiger que le tribunal arbitral se réunisse au port de destination.

Sous réserve, dans tous les cas, d'application du droit commun en ce qui concerne les actions récursoires.

Et nulle et non avenue toute clause, y compris le cas de prévision d'un arbitrage ayant pour effet de déplacer le lieu où doit être jugé le litige.

ARTICLE 14 — Sont abrogées toutes dispositions contraires à la présente loi.

ARTICLE 15. — La présente loi est applicable à l'Algérie. Des décrets détermineront ses conditions d'application dans les colonies.

ARTICLE 16. — La présente loi entrera en vigueur trois mois après la date de son insertion au journal officiel.

ANNEXE II

Projet de Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements, tel qu'il a été rédigé et adopté par la Commission au cours des séances tenues à Bruxelles au début du mois d'octobre 1923.

Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement

ARTICLE PREMIER. — *Définitions*

Dans la présente convention les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous.

a) « Transporteur comprend le propriétaire du navire ou l'affrèteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur.

b) « Contrat de transport » s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; il comprend également le connaissement ou document similaire émis en vertu de la charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement.

c) « Marchandises » comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée.

d) « Navire » signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer.

e) « Transport de marchandises » couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire.

ARTICLE 2. — *Risques*

Sous réserve des dispositions de l'article 4, le transporteur, dans tous les contrats de transport de marchandises par mer, sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement desdites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonération ci-dessous énoncés.

ARTICLE 3. — *Responsabilités et Obligations*

1. Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour :

a) Mettre le navire en état de navigabilité;

b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;

c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation.

2. Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur, ou le capitaine ou agent du transporteur, devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant entre autres choses :

a) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces mar-

chandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquelles les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage;

b) Ou le nombre de colis ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;

c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises.

Cependant aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissance des marques, un nombre, une quantité ou un poids, dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

4. Un tel connaissance vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément au paragraphe 3a), b) et c).

5. Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniserà le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

6. A moins qu'un avis des pertes ou dommages, et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises, et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera jusqu'à preuve contraire une présomption que les marchandises

ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

En tout cas le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité pour pertes ou dommages à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées.

En cas de perte ou dommage certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis.

7. Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur, sera, si le chargeur le demande, un connaissement libellé « Embarqué » pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un connaissement « Embarqué ». Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur ce document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement, et lorsque ce document sera ainsi annoté, il sera s'il contient les mentions de l'article 3, par 3 considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissement libellé « Embarqué ».

8. Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises, provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente convention, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

ARTICLE 4. — *Droits et exonérations*

1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises le tout conformément aux prescriptions de l'article 3, paragraphe 1. Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article.

2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant :

a) Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;

b) d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur ;

c) des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;

d) d'un « Acte de Dieu »;

e) de faits de guerre;

f) du fait d'ennemis publics;

g) d'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou saisie judiciaire;

h) d'une restriction ou quarantaine;

i) d'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant;

j) de grèves ou lockouts ou d'arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;

k) d'émeutes ou de troubles civils;

l) d'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de bien en mer;

m) de la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise;

n) d'une insuffisance d'emballage;

o) d'une insuffisance ou imperfection de marques;

p) de vices cachés échappant à une diligence raisonnable;

q) de toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle ni le fait du transporteur ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

3. Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés.

4. Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

5. Le transporteur comme le navire ne seront tenus en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant, pour une somme dépassant 100 liv. sterl. par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement

Cette déclaration ainsi insérée dans le connaissement constituera une présomption sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, une somme maximum différente de celle inscrite dans ce paragraphe peut être déterminée, pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé.

Le cours du change sera pris au jour de l'arrivée du navire au port de déchargement de la marchandise dont il s'agit.

Ni le transporteur ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une déclaration fausse de leur nature ou de leur valeur.

6. Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti en connaissant leur nature ou leur caractère, pourront à tout moment avant déchargement être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur sans indemnité, et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si quelqu'une de ces marchandises embarquées avec la connaissance et le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur si ce n'est du chef d'avaries communes s'il y a lieu.

ARTICLE 5

Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par la présente convention pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur. Aucune disposition de la présente convention ne s'applique aux chartes-parties; mais si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes de la présente convention. Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

ARTICLE 6. — *Conditions spéciales*

Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou son obligation quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public, ou le soin ou diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissance n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

Il est toutefois convenu que cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.

ARTICLE 7. — *Limites d'application de ces Règles*

Aucune disposition de la présente convention ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou le dommage survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer.

ARTICLE 8. — *Limitation de responsabilité*

Les dispositions de la présente convention ne modifient ni les droits ni les obligations du transporteur tels qu'ils

résultent de toute loi en vigueur en ce moment relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

ARTICLE 9

Les unités monétaires dont il s'agit dans la présente convention s'entendent valeur or.

Ceux des Etats contractants où la livre sterling n'est pas employée comme unité monétaire se réservent le droit de convertir en chiffres ronds, d'après leur système monétaire, les sommes indiquées en livres sterling dans la présente convention.

Les lois nationales peuvent réserver au débiteur la faculté de se libérer dans la monnaie nationale, d'après le cours du change au jour de l'arrivée du navire au port de déchargement de la marchandise dont il s'agit.

ARTICLE 10. — *Application de la convention*

Les dispositions de la présente convention s'appliqueront à tout connaissance créé dans un des Etats contractants.

ARTICLE 11

A l'expiration du délai de deux ans au plus tard à compter du jour de la signature de la convention, le Gouvernement belge entrera en rapport avec les Gouvernements des Hautes Parties contractantes qui se seront déclarées prêtes à la ratifier, à l'effet de faire décider s'il y a lieu de la mettre en vigueur. Les ratifications seront déposées à Bruxelles à la date qui sera fixée de commun accord entre lesdits Gouvernements. Le premier dépôt de ratifications sera constaté par un procès-verbal signé par les représentants des Etats qui y prendront part et par le Ministre des Affaires Etrangères de Belgique.

Les dépôts ultérieurs se feront au moyen d'une notification écrite, adressée au Gouvernement belge et accompagnée de l'instrument de ratification.

Copie certifiée conforme du procès-verbal relatif au premier dépôt de ratification, de notifications mentionnées à l'alinéa précédent, ainsi que des instruments de ratifications qui les accompagnent sera immédiatement,

par les soins du Gouvernement belge et par la voie diplomatique, remise aux Etats qui ont signé la présente convention ou qui y auront adhéré. Dans les cas visés à l'alinéa précédent, ledit Gouvernement fera connaître, en même temps, la date à laquelle il a reçu la notification.

ARTICLE 12

Les Etats non signataires pourront adhérer à la présente convention, qu'ils aient été ou non représentés à la Conférence Internationale de Bruxelles.

L'Etat qui désire adhérer notifie par écrit son intention au Gouvernement belge, en lui transmettant l'acte d'adhésion, qui sera déposé dans les archives dudit Gouvernement.

Le Gouvernement belge transmettra immédiatement à tous les Etats signataires ou adhérents copie certifiée conforme de la notification ainsi que de l'acte d'adhésion en indiquant la date à laquelle il a reçu la notification.

ARTICLE 13

Les Hautes Parties contractantes peuvent au moment de la signature du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente convention ne s'applique pas soit à certains, soit à aucun des Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer, se trouvant sous leur souveraineté ou autorité. En conséquence, elles peuvent ultérieurement adhérer séparément au nom de l'un ou de l'autre de ces Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer, ainsi exclus dans leur déclaration originale. Elles peuvent aussi, en se conformant à ses dispositions, dénoncer la présente convention séparément pour l'un ou plusieurs des Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer se trouvant sous leur souveraineté ou autorité.

ARTICLE 14

A l'égard des Etats qui auront participé au premier dépôt de ratifications, la présente convention produira effet un an après la date du procès-verbal de ce dépôt. Quant aux Etats qui la ratifieront ultérieurement ou qui y

adhéreront, ainsi que dans les cas où la mise en vigueur se fera ultérieurement et selon l'article 12, alinéa 2, elle produira effet six mois après que les notifications prévues à l'article 11, alinéa 2, et l'article 12, alinéa 2, auront été reçues par le Gouvernement belge.

ARTICLE 15

S'il arrivait qu'un des Etats contractants voulût dénoncer la présente convention, la dénonciation sera notifiée par écrit au Gouvernement belge, qui communiquera immédiatement copie certifiée conforme de la notification à tous les autres Etats, en leur faisant savoir la date à laquelle il l'a reçue.

La dénonciation produira ses effets à l'égard de l'Etat seul qui l'aura notifiée et un an après que la notification en sera parvenue au Gouvernement belge.

ARTICLE 16

Chaque Etat contractant aura la faculté de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence, dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente convention.

Celui des Etats qui ferait usage de cette faculté aurait à notifier un an à l'avance son intention aux autres Etats, par l'intermédiaire du Gouvernement belge, qui se chargerait de convoquer la conférence.

PROTOCOLE DE CLOTURE

Les Hautes Parties contractantes pourront donner effet à la présente convention soit en lui donnant force de loi, soit en introduisant dans leur législation nationale les règles adoptées par la convention sous une forme appropriée à cette législation.

Elles se réservent expressément le droit :

(1) de préciser que dans les cas prévus par l'article 4, alinéa 5, (c) à (p) le porteur du connaissance peut établir la faute personnelle du transporteur ou les fautes de ses préposés non couverts par le paragraphe (a) ;

(2) de préciser que l'article 4, alinéa 5, dernier paragraphe, ne s'applique pas au cas où le chargeur a déclaré une valeur inférieure à la valeur réelle ;

(3) d'appliquer, en ce qui concerne le cabotage national, l'article 6 à toutes catégories de marchandises sans tenir compte de la restriction figurant au dernier alinéa dudit article.

ANNEXE III

Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (12 octobre 1929).

CHAPITRE PREMIER

OBJET. — DÉFINITIONS.

ARTICLE PREMIER. — 1°) La présente convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par une entreprise de transports aériens.

2°) Est qualifié « transport international », au sens de la présente convention, tout transport dans lequel, d'après les stipulations de parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Hautes Parties Contractantes, soit sur le territoire d'une seule Haute Partie Contractante, si une escale est prévue dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une autre Puissance, même non Contractante. Le transport, sans une telle escale, entre les territoires soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité de la même Haute Partie Contractante, n'est pas considéré comme international au sens de sa présente Convention.

3°) Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs est censé constituer, pour l'application de cette Convention, un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une

série de contrats et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une même Haute Partie Contractante.

ART. 2. — 1° La Convention s'applique aux transports effectués par l'Etat ou les autres personnes juridiques de droit public, dans les conditions prévues à l'article premier.

2°) Sont exceptées de l'application de la présente Convention les transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales.

CHAPITRE II

TITRES DE TRANSPORT

SECTION I. — *Billet de passage*

ART. 3. — 1°) Dans le transport de voyageurs, le transporteur est tenu de délivrer un billet de passage qui doit contenir les mentions suivantes :

- a) Le lieu et la date de l'émission ;
- b) Les points de départ et de destination ;
- c) Les arrêts prévus, sous réserve de la faculté pour le transporteur de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que, cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international ;
- d) Le nom et l'adresse du ou des transporteurs ;
- e) L'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

2°) L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois, si le transporteur accepte le voyageur sans qu'il ait été délivré un billet le passage, il n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

SECTION II. — *Bulletin de bagages.*

ART. 4. — 1°) Dans le transport des bagages, autres que les mêmes objets personnels dont le voyageur con-

serve la garde, le transporteur est tenu de délivrer un bulletin de bagages.

2°) Le bulletin de bagages est établi en deux exemplaires, l'un pour le voyageur, l'autre pour le transporteur.

3°) Il doit contenir les mentions suivantes :

- a) Le lieu et la date de l'émission ;
- b) Les points de départ et de destination ;
- c) Le nom et l'adresse du ou des transporteurs ;
- d) Le numéro du billet de passage ;
- e) L'indication que la livraison des bagages est faite au porteur du bulletin ;
- f) Le nombre et le poids des colis ;
- g) Le montant et la valeur déclarée conformément à l'article 22, alinéa 2 ;
- h) L'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

4°) L'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois, si le transporteur accepte les bagages sans qu'il ait été délivré un bulletin ou si le bulletin ne contient pas les mentions indiquées sous les lettres d, f, h, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

SECTION III. — *Lettre de transport aérien.*

ART. 5. — 1°) Tout transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement et la remise d'un titre appelé : « lettre de transport aérien » ; tout expéditeur a le droit de demander au transporteur l'acceptation de ce document.

2°), Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de ce titre n'affecte ni l'existence, ni la validité au contact de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention, sous réserve des dispositions de l'article 9.

ART. 6. — 1°) La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux et remise avec la marchandise.

2°) Le premier exemplaire porte la mention « pour le transporteur » il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention « pour le destinataire » ; il est signé par l'expéditeur et le transporteur et il accompagne la marchandise. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

3°) La signature du transporteur doit être apposée dès l'acceptation de la marchandise.

4°) La signature du transporteur peut être remplacée par un timbre ; celle de l'expéditeur peut être imprimée ou remplacée par un timbre.

5°) Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, il est considéré jusqu'à preuve contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

ART. 7. — Le transporteur de marchandises a le droit le demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien différentes, lorsqu'il y a plusieurs colis.

ART. 8. — La lettre de transport aérien doit contenir les mentions suivantes :

a) Le lieu où le document a été créé et la date à laquelle il a été établi ;

b) Les points de départ et de destination ;

c) Les arrêts prévus, sous réserve de la faculté, pour le transporteur, de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international ;

d) Le nom et l'adresse de l'expéditeur ;

e) Le nom et l'adresse du premier transporteur ;

f) Le nom et l'adresse du destinataire, s'il y a lieu ;

g) La nature de la marchandise ;

h) Le nombre, le mode d'emballage, les marques particulières ou les numéros des colis ;

i) Le poids, la quantité, le volume ou les dimensions de la marchandise.

j) L'état apparent de la marchandise et de l'emballage ;

k) Le prix du transport s'il est stipulé, la date et le lieu de paiement et la personne qui doit payer ;

l) Si l'envoi est fait contre remboursement, le prix des marchandises et, éventuellement, le montant des frais ;

m) Le montant de la valeur déclarée conformément à l'article 22, alinéa 2 ;

n) Le nombre d'exemplaires de la lettre de transport aérien ;

o) Les documents transmis au transporteur pour accompagner la lettre de transport aérien ;

p) Le délai de transport et l'indication sommaire de la voie à suivre (via) s'ils ont été stipulés ;

q) L'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

ART. 9. — Si le transporteur accepte des marchandises sans qu'il ait été établi une lettre de transport aérien, ou si celle-ci ne contient pas toutes les mentions indiquées par l'article 8 a à *i* inclusivement et *q*, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

ART. 10. — 1°) L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise qu'il inscrit dans la lettre de transport aérien ;

2°) Il supportera la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou toute autre personne à raison de ses indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

ART. 11. — 1°) La lettre de transport aérien fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport.

2°) Les énonciations de la lettre du transport aérien, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre des colis font foi jusqu'à preuve contraire ; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur qu'autant que la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou qu'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.

ART. 12. — 1°) L'expéditeur a le droit, sous la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aérodrome de départ ou de destination, soit

en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de transport aérien, soit en demandant son retour à l'aérodrome de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur, ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent ;

2°) Dans le cas où l'exécution des ordres de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement ;

3°) Si le transporteur se conforme aux ordres de disposition de l'expéditeur sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du préjudice qui pourrait être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien.

4°) Le droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence, conformément à l'article 13 ci-dessous. Toutefois, si le destinataire refuse la lettre de transport ou la marchandise, ou s'il ne peut être atteint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

ART. 13. — 1°) Sauf dans les cas indiqués à l'article précédent, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui remettre la lettre de transport aérien et de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport indiquées dans la lettre de transport aérien ;

2°) Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise ;

3°) Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat du transport.

ART. 14. — L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir tous les droits qui leur sont respectivement conférés par les articles 12 et 13, chacun en son propre nom,

qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, à condition d'exécuter les obligations que le contrat impose.

ART. 15. — 1°) Les articles 12, 13 et 14 ne portent aucun préjudice ni aux rapports de l'expéditeur et du destinataire entre eux, ni aux rapports des tiers dont les droits proviennent, soit du transporteur, soit du destinataire.

2°) Toute clause dérogeant aux stipulations des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien.

ART. 16. — 1°) L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et de joindre à la lettre de transport aérien les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés ;

2°) Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts et suffisants.

CHAPITRE III

RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

ART. 17. — Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement.

ART. 18. — 1°) Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés ou de marchandises lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien ;

2°) Le transport aérien, au sens de l'alinéa précédent, comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aéroport ou à bord d'un aéronef ou

dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aérodrome ;

3°) La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aérodrome. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien.

ART. 19. — Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises.

ART. 20. — 1° Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

2°) Dans les transports de marchandises et de bagages, le transporteur n'est pas responsable, s'il prouve que le dommage provient d'une faute de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation, et que, à tous autres égards, lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage.

ART. 21. — Dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage où y a contribué, le tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

ART. 22. — 1°) Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur envers chaque voyageur est limitée à la somme de cent vingt-cinq mille francs. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois par une convention spéciale avec le transporteur, le voyageur pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée ;

2°) Dans le transport de bagages enregistrés et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de deux cent cinquante francs par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison, faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis

au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle.

Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison ;

3°) En ce qui concerne les objets dont le voyageur conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à cinq mille francs par voyageur ;

4°) Les sommes indiquées ci-dessus sont considérées comme se rapportant au franc français constitué par soixante-cinq et demi milligrammes d'or au titre de neuf cent millièmes de fin. Elles pourront être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds.

ART. 23. — Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente Convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention.

ART. 24. — 1°) Dans les cas prévus aux articles 18 et 19, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention ;

2°) Dans les cas prévus à l'article 17, s'appliquent également les dispositions de l'alinéa précédent, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs.

ART. 25. — 1°) Le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent et limitent sa responsabilité, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui, d'après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol ;

2°) Ce droit lui sera également refusé si le dommage a été causé dans les mêmes conditions par un de ses préposés agissant dans l'exercice de ses fonctions.

ART. 26. — 1°) La réception des bagages et marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées en bon état et conformément au titre de transport ;

2°) En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de trois jours pour les bagages et de sept jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les quatorze jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition ;

3°) Toute protestation doit être faite par réserve inscrite sur le titre de transport ou par un autre écrit expédié dans le délai prévu pour cette protestation ;

4°) A défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

ART. 27. — En cas de décès du débiteur, l'action en responsabilité dans les limites prévues par la présente Convention s'exerce contre ses ayants-droit.

ART. 28. — 1° L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'une des Hautes Parties Contractantes, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

2° La procédure sera réglée par la loi du tribunal saisi.

ART. 29. — 1° L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport ;

2° Le mode du calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi.

ART. 30. — 1° Dans les cas de transport régis par la définition du troisième alinéa de l'article premier, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises et soumis aux règles établies par cette Convention, et c'est censé être une des parties contractantes du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.

2° Au cas d'un tel transport, le voyageur ou ses ayants-droit ne pourront recourir que contre le transporteur.

ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage ;

3° S'il s'agit de bagages ou de marchandises, l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur et le destinataire qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsable envers l'expéditeur et le destinataire.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS COMBINÉS

ART. 31. — 1. Dans le cas de transports combinés effectués en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les stipulations de la présente Convention ne s'appliquent qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article premier;

2° Rien dans la présente Convention n'empêche les parties, dans le cas de transports combinés, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente Convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.

CHAPITRE V

DISPOSITIONS GÉNÉRALES ET FINALES

ART. 32. — Sont nulles toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente Convention, soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence. Toutefois, dans le transport des marchandises, les clauses d'arbitrage sont admises, dans les limites de la présente Convention, lorsque l'arbitrage doit s'effectuer dans les lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 28, alinéa 1.

ART. 33. — Rien dans la présente Convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un

contrat de transport ou de formuler des règlements qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente Convention.

ART. 34. — La présente Convention n'est applicable ni aux transports aériens internationaux exécutés à titre de premiers essais par des entreprises de navigation aérienne en vue de l'établissement de lignes régulières de navigation aérienne ni aux transports effectuées dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne.

ART. 35. — Lorsque dans la présente Convention il est question de jours, il s'agit de jours courants et non de jours ouvrables.

ART. 36. — La présente Convention est rédigée en français en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du Ministère des Affaires Etrangères de Pologne, et dont une copie certifiée conforme sera transmise par les soins du gouvernement polonais au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

ART. 37. — 1° La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés aux archives du Ministère des Affaires Etrangères de Pologne qui en notifiera le dépôt au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes;

2° Dès que la présente Convention aura été ratifiée par cinq des Hautes Parties Contractantes elle entrera en vigueur entre Elles le quatre-vingt dixième jour après le dépôt de la cinquième ratification. Ultérieurement, elle entrera en vigueur entre les Hautes Parties Contractantes qui l'auront ratifiée et la Haute Partie Contractante qui déposera son instrument de ratification le quatre-vingt-dixième jour après son dépôt ;

3° Il appartiendra au Gouvernement de la République de Pologne de notifier au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention ainsi que la date du dépôt de chaque ratification.

ART. 38. — 1° La présente Convention, après son entrée en vigueur restera ouverte à l'adhésion de tous les Etats;

2° L'adhésion sera effectuée par une notification adressée au Gouvernement de la République de Pologne, qui en fera part au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

3° L'adhésion produira ses effets à partir du quatorzeving dixième jour après la notification faite au Gouvernement de la République de Pologne.

ART. 39. — 1° Chacune des Hautes Parties Contractantes pourra dénoncer la présente Convention par une notification faite au Gouvernement de la République de Pologne qui en avisera immédiatement le Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes :

2° La dénonciation produira ses effets six mois après la notification de la dénonciation et seulement à l'égard de la Partie qui y aura procédé.

ART. 40. — 1° Les Hautes Parties Contractantes pourront, au moment de la signature, du dépôt des ratifications, ou de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'Elles donnent à la présente Convention ne s'applique pas à tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou à tout autre territoire sous suzeraineté ;

2° En conséquence Elles pourront ultérieurement adhérer séparément au nom de tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandats, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout territoire sous suzeraineté ainsi exclus de leur déclaration originelle ;

3° Elles pourront aussi, en se conformant à ses dispositions, dénoncer la présente Convention séparément ou pour tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout autre territoire sous suzeraineté.

ART. 41. — Chacune des Hautes Parties Contractantes aura la faculté au plus tôt deux ans après la mise en vigueur de la présente Convention, de provoquer la réunion d'une nouvelle Conférence Internationale dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente Convention. Elle s'adressera dans

ce but au Gouvernement de la République Française qui prendra les mesures nécessaires pour préparer cette Conférence. La présente Convention faite à Varsovie le 12 Octobre 1929 restera ouverte à la signature jusqu'au 31 janvier 1930.

Protocole additionnel

AD. ARTICLE 2. — Les Hautes Parties Contractantes se réservent le droit de déclarer, au moment de la ratification ou de l'adhésion, que l'article 2, alinéa premier, de la présente Convention, ne s'appliquera pas aux transports internationaux aériens effectués directement par l'Etat, ses colonies, protectorats, territoires sous mandats ou tout autre territoire sous sa souveraineté, sa suzeraineté, ou son autorité.

Le Président de la thèse,
CHAUVEAU.

Vu :
Le Doyen,
THOMAS.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :
Alger, le 14 Avril 1932.

Le Vice-Président du Conseil de l'Université.
Pour le Recteur de l'Académie,
LEBLANC.

BIBLIOGRAPHIE

I

Ouvrages généraux

- AUBRY et RAU. — *Cours de Droit Civil Français*, 5^e édition, tome VI.
- J. BONNECASE. — *Droit Maritime*.
— *Supplément au Traité de Baudry Lacantinerie*, tome II.
- A. COLIN et CAPITANT. — *Cours élémentaire de Droit Civil*, tome II.
- A. DEMOGUE. — *Traité des Obligations*, tome V.
- F. ESMEIN, M. PLANIOL, G. RIPERT. — *Traité Pratique de Droit Civil*, tome VI.
- L. JOSSEERAND. — *Droit Civil*, Tome II.
- LACOUR et BOUTERON. — *Précis de Droit commercial*, tomes III et V.
- LYON-CAEN et RENAULT. — *Traité de Droit Civil*, tomes II et V.
- M. PLANIOL et G. RIPERT. — *Traité de Droit Civil*, tome II.
- G. RIPERT. — *Droit Maritime*, tome II.
- WAHL. — *Précis théorique et Pratique de Droit Maritime*.

II

Monographies relatives au problème de la responsabilité en général et des clauses d'irresponsabilité en particulier.

- ANTONINI. — Les clauses de non responsabilité dans les contrats de transport de marchandises. *Thèse*, 1904.
- ARBELET. — Les clauses de non responsabilité dans les contrats de transports terrestres. *Thèse Paris*, 1906.

- AUBIN. — Responsabilité délictuelle et responsabilité contractuelle. *Thèse Bordeaux*, 1897.
- BERTIN. — La responsabilité du transporteur de marchandises avant et après la nouvelle rédaction de l'article 103 du Code de Commerce. *Thèse Paris*, 1905.
- BOUTAUD E. — Des clauses de non responsabilité et de l'assurance des fautes, 1896.
- BRUN. — Nature et rapports de la responsabilité contractuelle et délictuelle. *Thèse Lyon*, 1930.
- BRUNET R., M. DE FOURCAULT, P. DURAND. — Les transports internationaux par voies ferrées, 1927.
- CASSVAN E. — Des clauses de non responsabilité. *Thèse Paris*, 1929.
- CHAUMEL. — La responsabilité des Compagnies de chemins de fer et les clauses non garantie des tarifs spéciaux. *Thèse*, 1905.
- CLUZEL F. — Essai sur les clauses de non responsabilité. *Thèse Paris*, 1913.
- CHAUVEAU P. — La jurisprudence et le privilège d'irresponsabilité du transporteur maritime, 1931.
- GOCAT M. — Du fondement de la responsabilité du voiturier dans le transport de personnes. *Thèse*, 1922.
- DURAND P.-J. — Des conventions d'irresponsabilité. *Thèse Paris*, 1931.
- DORNIS GRAVELLE L. — De la convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer. *Thèse Paris*, 1903.
- FRICOTELLE. — Armateurs et particuliers. *Thèse Paris*, 1923.
- FROMAGEOT H. — De la faute comme source de la responsabilité. *Thèse Rennes*, 1891.
- GARDENAT et SALMON RICCI. — La responsabilité Civile. 1927.
- GAUTIER A. — Des clauses d'irresponsabilité dans les transports maritimes. *Thèse Aix*, 1910.
- GRANDMOULIN. — De l'unité de la responsabilité. *Thèse Rennes*, 1892.
- JOSSERAND L. — Les transports, 1926.
- KOFFLER A. — Détermination juridique des contrats de transport. *Thèse Paris*, 1930.
- LALLEMANT. — Des clauses d'irresponsabilité en matière de transport en droit français, *Thèse Paris*, 1905.

- LALOU H. — La responsabilité civile, 1928.
- LEFRANÇOIS. — La responsabilité du transporteur aérien. *Thèse Grenoble*, 1925.
- LE BOURHIS P. — Des obligations et de la responsabilité des Compagnies de navigation aérienne dans les transports de personnes. *Thèse Paris*, 1929.
- LONIEWSKI A. — Assurance et responsabilité en matière de transport. *Thèse Paris*, 1926.
- MARTINESCO Tr. — De l'abus de droit dans la clause de de non responsabilité en matière de transport. *Thèse Paris*, 1920.
- MEIGNIÉ M. — Responsabilité et contrat. *Thèse Lille*, 1924.
- RIPERT G. — *La règle morale dans les obligations civiles*.
- ROGER M. — La limitation conventionnelle de la responsabilité dans les contrats de transport. *Thèse Paris*, 1929.
- ROGER R. — Manuel Pratique et Théorique des Transports.
- SAINCTELETTE. — Responsabilité et garantie, 1884.
- SAUVAGE Fr. — Les clauses de non responsabilité dans les transports maritimes. en France et à l'étranger. *Thèse Paris*, 1910.
- STEFANI. — L'assurance des fautes. *Thèse Paris*, 1923.
- TASSEL G. — Réaction contre les clauses d'irresponsabilité dans les contrats de transports maritimes. *Thèse Rennes*, 1925.
- TISSOT G. — De la responsabilité en matière de navigation aérienne. *Thèse Paris*, 1925.
- VINCENT. — Transports successifs par terre et mer. *Thèse Paris*, 1928.

III

Articles de Revues

- BECQUÉ E. — Responsabilité du fait d'autrui en matière contractuelle. *Revue Trimestrielle*, 1924, p. 451.
- BONNET G. — Responsabilité contractuelle et délictuelle. *Revue critique*, 1912, page 416.
- CLUNET Ed. — La clause d'exénorétion ou d'irresponsabilité dans le nouveau code maritime du Maroc. *Journal de droit international privé*, 1920, p. 162.

- COUANNIER H. — Le droit aérien. *Revue juridique internationale de locomotion aérienne*, 1922, p. 383.
- DEMOGUE R. — La responsabilité délictuelle entre cocontractants. *Revue trimestrielle* 1912, p. 364.
- DOR L. — Les règles de La Haye. *Autran*, tome XXXVII, p. 701.
- ESMEIN P. — Les clauses de non responsabilité. *Revue Trimestrielle*, 1926, p. 313.
- GOVARRE et DENISSE. — Les clauses de non responsabilité dans les contrats de transport. *Revue internationale de droit maritime*, tome XVII, p. 227.
- HAMEL J. — Le droit privé aérien dans le projet de code international de l'air. *Annales de droit commercial*, 1923.
- La loi du 31 mai 1924, sur la navigation aérienne. *Annales de droit Commercial*, 1925, p. 207.
- KAFTAL A. — La responsabilité des dommages causés aux voyageurs dans les transports aériens. *Revue trimestrielle*, 1929, p. 995.
- KAYSER. — L'autonomie de la volonté dans la jurisprudence française, *Clunet*, 1931, p. 32.
- LALOU H. — 1382 contre 1165. *Chroniques Dalloz*, 1928. Les ayants droits à indemnité à la suite d'accidents mortels. *Chroniques Dalloz*, 1931, page 21.
- LERAY R. — La valeur d'un connaissance non signé. *Revue internationale de droit maritime*, t. XXXIV, p. 659.
- LYON-CAEN. — Contrat de transport et clauses de non responsabilité. *Revue Critique*, 1905, p. 490.
- MAZEAUD L. — Responsabilité contractuelle et responsabilité délictuelle. *Revue trimestrielle de droit civil*, 1929, p. 604.
- NICOLAY. — Le Code de l'air. *Clunet*, 1924, p. 1372.
- PERREAU E.-H. — Clause de non garantie, assurance des fautes et clauses pénales. *Revue critique*, 1901, p. 485.
- Clauses manuscrites et clauses imprimées. *Revue trimestrielle* 1927, p. 353.
- PLANIOL. — Responsabilité du fait d'autrui. *Revue critique*, 1909, p. 299.
- RIPERT. — La responsabilité du transporteur aérien et la jurisprudence. *Revue juridique internationale de locomotion aérienne* 1925.

SAUVAGE. — Les clauses d'exonération des connaissements.
Bulletin trimestriel, 1925, p. 89.

— La notion de faute lourde dans le contrat de transport. *Chroniques Dalloz*, 1932, n° 7.

IV

REVUES

Annales de Droit Commercial.

Bulletin des Chemins de fer (SARRUT).

ACKERMANN (Ch.). — *Répertoire de jurisprudence en matière de transports*. Paris-Genève, 1926.

Recueil périodique et hebdomadaire, DALLOZ.

Recueil général des lois et arrêts, SIREY.

Recueils hebdomadaires, DALLOZ.

Journal de Droit international privé (GLUNET).

Revue de Droit international privé (LA PRADELLE).

Revue de Droit maritime comparé (DOR).

Revue internationale de Droit maritime (AUTRAN).

Revue générale des Chemins de fer.

Revue des Ventes et Transports.

Revue trimestrielle de Droit Civil.

Revue Critique de législation et de jurisprudence.

Revue juridique internationale de locomotion aérienne.

Le Droit Aérien.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	7
--------------------	---

PREMIERE PARTIE

INVENTAIRE DES CLAUSES D'IRRESPONSABILITE	17
---	----

CHAPITRE I. — <i>Que faut-il entendre par clauses d'irresponsabilité ?</i>	19
--	----

CHAPITRE II. — <i>De la recherche dans le domaine conventionnel, jurisprudentiel et légal des clauses d'irresponsabilité utilisées par les différentes catégories de transporteurs.</i>	29
---	----

Section I. — Les Transports Terrestres.....	30
---	----

I. — Transports de marchandises.....	33
--------------------------------------	----

A) Clauses exonératoires	33
--------------------------------	----

B) Clauses limitatives	40
------------------------------	----

II. — Transports de personnes.....	45
------------------------------------	----

Section II. — Les Transports Maritimes.....	48
---	----

I. — Transports de marchandises.....	48
--------------------------------------	----

A) Clauses exonératoires	48
--------------------------------	----

B) Clauses limitatives	58
------------------------------	----

II. — Transports de personnes.....	61
------------------------------------	----

Section III. — Les Transports Aériens.....	67
--	----

I. — Transports de marchandises.....	67
--------------------------------------	----

A) Clauses exonératoires	67
--------------------------------	----

B) Clauses limitatives	77
------------------------------	----

II. — Transports de personnes.....	79
Section IV. — Transports Internationaux	89
I. — Transports terrestres	90
A) Transports de marchandises.....	90
a) Clauses exonératoires	90
b) Clauses limitatives	92
B) Transports de personnes.....	93
II. — Transports Maritimes	94
A) Transports de marchandises.....	94
a) Clauses exonératoires	94
b) Clauses limitatives	98
B) Transports de personnes.....	98
III. — Transports Aériens	99
A) Transports de marchandises.....	99
a) Clauses exonératoires	99
b) Clauses limitatives	102
B) Transports de personnes.....	102

DEUXIEME PARTIE

<i>PROPOSITIONS QUI SE DEGAGENT DU RAPPRO- CHEMENT DES CLAUSES D'IRRESPONSABI- LITE</i>	105
CHAPITRE I. — <i>De la justification d'une différence de traitement fait aux clauses exo- nératoires et limitatives.....</i>	107
CHAPITRE II. — <i>D'une justification sur la base de la responsabilité professionnelle du transporteur, de la solution de droit commun quant à la valeur attri- buée par la jurisprudence aux clau- ses d'exonération</i>	122
CHAPITRE. III. — <i>Des limites apportées au champ d'application des clauses sur la ba- se du respect de l'ordre économi- que</i>	133
Section I. — Les Transports terrestres.....	135

Section II. — Les Transports maritimes.....	140
Section III. — Les Transports aériens.....	156
CHAPITRE IV. — <i>Nouvelles restrictions au domaine d'application des clauses par l'ef- fet de certaines causes.....</i>	165
Section I. — Effet des clauses à l'égard des tiers lésés par les dommages sur- venus en cours de transport.....	167
Section II. — De l'acceptation de clauses d'ir- responsabilité	171
Section III. — De la législation applicable à la solution des difficultés nées, en transport international, de l'oppo- sition des clauses exonératoires et limitatives de responsabilité.....	180
CONCLUSION	193
ANNEXES I. — Projet de loi relatif aux transports de marchandises par mer. (adop- té par la Chambre des Députés le 28 mars 1931).	203
II. — Convention internationale pour l'u- nification de certaines règles en matière de connaissement (signée à Bruxelles en octobre 1923).....	207
III. — Convention pour l'unification de certaines règles relatives au trans- port aérien international (signée à Varsovie le 12 octobre 1929).....	218
BIBLIOGRAPHIE	233
TABLE DES MATIERES.....	239

ERRATA

LIRE :

devaient au lieu de *devait* p. 9, 14^e ligne,
pris au lieu de *prises* p. 22, 19^e ligne,
administratif au lieu de *législatif* p. 35, 24^e ligne,
Fécamp, 28 nov. 1906 au lieu de *Caen* p. 48, note 1.
Donc si la faute du préposé est établie au lieu de *Donc si*
la preuve de... p. 54, 10^e ligne,

En réalité l'armateur n'a pas à prouver que le dommage provient du fait du Capitaine et des préposés nautiques. Le Capitaine, depuis un revirement de jurisprudence datant de 1900 — arrêt de la Chambre civile du 11 juillet — est présumé en faute jusqu'à preuve contraire (art. 221 et 230 du Code de Commerce). Il appartient aux chargeurs de faire tomber la présomption, p. 54, note 1.

1922 au lieu de 1927 p. 54, 5^e ligne de la note,
Ramadier au lieu de *Racadier* p. 57, note 1,
impossibilité au lieu de *possibilité* p. 60, 13^e ligne,
tome XXXVI au lieu de *XXVI* p. 63, note 1,
exonéré au lieu de *exonérée* p. 63, note 1.
rapports au lieu de *transports* p. 71, 12^e ligne,
intervenue au lieu de *intervenue* p. 77, 3^e ligne,
Le tribunal de la Seine saisi du litige sta. p. 84, 7^e ligne,
jugeant au lieu de *statuant* p. 85, 23^e ligne,
11 février au lieu de *1^{er} février* p. 86, 13^e ligne,
Sauf au cas de faute de celui-ci — Art. 21 — *Il les banissait explicitement dans l'art. 23* p. 103, note 2.

à au lieu de p. 110, 5^e ligne.
stipulée au lieu de *stipulé* p. 119, 17^e ligne,
Civ. Seine au lieu de *Civ.* p. 130, note 1,
demandée au lieu de *demandé* p. 138, 7^e ligne,
l'armateur ad lieu de *il* p. 141. 8^e ligne,
celui-ci au lieu de *celui* p. 145, 15^e ligne,
t. XXXIII-XXXIV au lieu de XXXII-XXXIII p. 145, note 5.
t. XXXVII au lieu de XXII p. 149, note 2.
1892 au lieu de 1922 p. 155, note 2.

Il lui appartient de faire la preuve de ces deux faits. Il y a là une différence avec l'armateur qui n'a rien à prouver (voir p. 54) p. 157, note 3,
1931 et note au lieu de 1930 p. 179, note 2,
t. III p. 657 au lieu de t. XIII p. 57 p. 181, note 1,
palliatif au lieu de *paliatif* p. 201, 3^e ligne.

